VIII KRAJOWY ZJAZD AEROKLUBU PRL

Na zdjęciu: Piloci LPW. Foto: B. Koszewski



SKRZYDLATA POLSKA

NR 12 (819) ● 19. III. 1967 ● ROK XXIII XXXVII 2 ZŁ

Główny Inspektor Lotnictwa do VIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL

VIII Krajowy Zjazd zamyka kolejny etap twórczej i odpowiedzialnej działalności Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

W okresie tym APRL zapisał znów na swym koncie szereg istotnych osiągnięć i umocnił w społeczeństwie swą pozycję jako organizacja rozwijająca jeden z najpiękniejszych i najpożyteczniejszych, z uwagi na obronność kraju, sportów.

Dzięki wysiłkowi kadry oraz tysięcy działaczy społecznych rozmiłowanych w lotnictwie, idea latania — stosownie do naszych chlubnych w tym dziele tradycji — urzeczywistniona została w szeregu konkretnych czynów rozsławiających imię Polski w świecie oraz w dostarczeniu krajowi nowych zastępów kadr władających techniką lotniczą.

Wojska Lotnicze wyniki tej działalności odczuwały w sposób szczególny: rok rocznie do Oficerskich Szkół Lotniczych napływali kandydaci coraz lepiej przygotowani do zaszczytnego, ale i trudnego zawodu lotnika.

VIII Krajowy Zjazd APRL poprzez dogłębną analizę i rzeczową ocenę dotychczasowej działalności przyczyni się, ponad wszelką wątpliwość, do dalszego rozwoju organizacji oraz do pomnażania jej dotychczasowych osiągnięć.

W przekonaniu tym składam wszystkim delegatom na Zjazd jak najserdeczniejsze życzenia pomyślnych i owocnych obrad.

Całej organizacji życzę zaś nowych osiągnięć w pracy nad rozwojem sportu samolotowego i szybowcowego, spadochronowego i balonowego oraz nad upowszechnianiem modelarstwa.

Życzę także organizacji pomyślności w popularyzacji chlubnych tradycji naszego lotnictwa, w krzewieniu idei ludowej obronności oraz w patriotycznym i lotniczym wychowaniu naszej młodzieży.

Zapewniam przy tym uczestników Zjazdu, a za ich pośrednictwem całą organizację, iż tak jak do tej pory towarzyszyć jej zawsze będzie sympatia i szacunek oraz pełne poparcie ze strony lotnictwa wojskowego.

GŁÓWNY INSPEKTOR LOTNICTWA
Gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKI

ŻYCZYMY POMYŚLNYCH OBRAD

W niedzielę, 19 marca, w Warszawie obradować będzie VIII Krajowy Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Zjazd podsumuje dwuletni dorobek Stowarzyszenia za okres od 24 lutego 1965 r. do 19 marca br., ustali kierunki dalszego działania i dokona wyboru nowych władz.

Miniony okres przyniósł Aeroklubowi PRL dalszy wzrost jego znaczenia w zakresie działalności sportowej w kraju i na arenie międzynarodowej, jak również wiele pozytywnych osiągnięć we współdziałaniu nad umacnianiem obronności naszej Ludowej Ojczyzny. Poważnie rozszerzył się zakres oddziaływania społecznego Aeroklubu PRL. Skupia on dzisiaj 137 973 członków, z tego 75 252 to członkowie popierający. Takiej liczby członków nie zanotowano dotychczas nigdy w dziejach Aeroklubu Polskiego na przestrzeni jego 40-letniej działalności. Dlatego też VIII Krajowy Zjazd APRL posiada duże znaczenie dla organizacji, a jego uchwały w sprawie kierunków pracy będą doniosłe dla dalszego rozwoju lotnictwa sportowego, osiągnięcia statutowych celów Stowarzyszenia oraz podniesienia jego społecznej roli i znaczenia.

Życzymy owocnych obrad.

I ZIMOWE ZAWODY SPADOCHRONOWE

W dniach 1—5 marca br. odbyły się w Jeleniej Górze I Zimowe Zawody Spadochronowe o Puchar „Żołnierza Polskiego". Na starcie stanęła nadspodziewanie duża liczba, bo aż 38 skoczków z całego kraju oraz 3 skoczków z aeroklubu Horice w Czechosłowacji. Zawody rozegrano w konkurencji indywidualnej i drużynowej. Na program zawodów złożyły się: strzelanie z pistoletu wojskowego, jazda na sankach oraz skoki spadochronowe z samolotu.

Najlepszym strzelcem zawodów okazał się Eugeniusz Hilczer z Jeleniej Góry, który uzyskał 78 pkt na 100 możliwych. Drużynowo w tej konkurencji zwyciężyła Jelenia Góra — 207 pkt. W konkurencji saneczkowej zwyciężyli: indywidualnie — Edward Kulesza z Katowic — 82 pkt; drużynowo — Wojska Lotnicze „A" — 206 pkt. W skokach spadochronowych zwycięstwo odnieśli: indywidualnie — Edward Ligocki (WKS Śląsk) — 461,95 pkt; drużynowo — Horice (Czechosłowacja) — 1296,17 pkt.

Ostateczne wyniki I Zimowych Zawodów Spadochronowych przedstawiają się następująco:

indywidualnie — 1. Edward Kulesza (Katowice) — 578,16 pkt; 2. Edward Ligocki (WKS Śląsk) — 553,95 pkt; 3. Ryszard Kuś (Wrocław) — 511,99 pkt; 4. Stanisław Stanisławiak (Poznań) — 502,04 pkt; 5. Jiri Burda (Horice) — 498,37 pkt;

drużynowo — 1. Horice — 2 767,65 pkt; 2. Wrocław — 2 646,16 pkt; 3. Poznań — 2 459,84 pkt; 4. Gdańsk — 2 273,20 pkt; 5. Katowice — 1 999,80 pkt.

O zawodach napiszemy obszerniej w jednym z najbliższych numerów. (kh)



Uczestnicy zawodów przed ogłoszeniem wyników. Foto: J. Szymański

KONKURS RYSUNKOWY
Aeroklubu Warszawskiego oraz redakcji „Świata Młodych" i „Skrzydlatej Polski"

AEROKLUB Warszawski oraz redakcje „Świata Młodych" i „Skrzydlatej Polski" organizują dla sympatyków lotnictwa i przyszłych zdobywców przestworzy Wielki Konkurs Rysunkowy z nagrodami. Organizowany jest on z okazji 40-lecia Aeroklubu Warszawskiego, jednego z najstarszych aeroklubów w Polsce.

Warunki konkursu:

Uczestniczyć w nim mogą wszyscy Czytelnicy „Świata Młodych" i „Skrzydlatej Polski", którzy nie przekroczyli szesnastego roku życia.

Dla stworzenia równych szans jury wprowadza podział na dwie kategorie wieku:

— do lat 11,

— do lat 16.

Dlatego też prosimy o podanie na odwrocie rysunku imienia i nazwiska, dokładnego adresu i wieku, poświadczonych stemplem szkoły.

Dla ułatwienia podajemy tematy rysunków do wyboru:

a) Lotnictwo w walkach o wyzwolenie (na podstawie zasłyszanych opowieści i przeczytanych książek).

b) Lotnictwo w służbie człowieka (komunikacyjne, sanitarne, usługi gospodarcze).

c) Lotnictwo sportowe (balony, modele, samoloty, szybowce, spadochrony).

d) Człowiek w Kosmosie.

Ilość nadesłanych prac i technika wykonania rysunków — dowolne.

Termin: Rysunki w terminie do dnia 29 kwietnia 1967 r. nadsyłać należy pod adresem: Aeroklub Warszawski, Warszawa-Gocław, ul. Miedzeszyńska 4.

Wykaz nagród podamy dodatkowo.

Wyróżnienie „Polityki" dla mjra I. Kolińskiego za książkę „Ludowe Lotnictwo Polskie"

WZOREM lat ubiegłych redakcja tygodnika „Polityka" przyznała nagrody w dziedzinie najnowszej historii Polski, obejmujące prace publikowane w latach 1965 i 1966. Miło nam donieść, że w dziale prac naukowych, popularnonaukowych i publikacji źródeł historycznych przyznano wyróżnienie znanemu historykowi lotnictwa majorowi IZYDOROWI KOLIŃSKIEMU za książkę pt. „LUDOWE LOTNICTWO POLSKIE 1943—1945", wydaną przez Wydawnictwo MON. Obszerne fragmenty tej książki, jak Czytelnicy zapewne sobie przypominają, drukowaliśmy w 1965 r. w „Skrzydlatej".

Majorowi Kolińskiemu serdecznie gratulujemy.

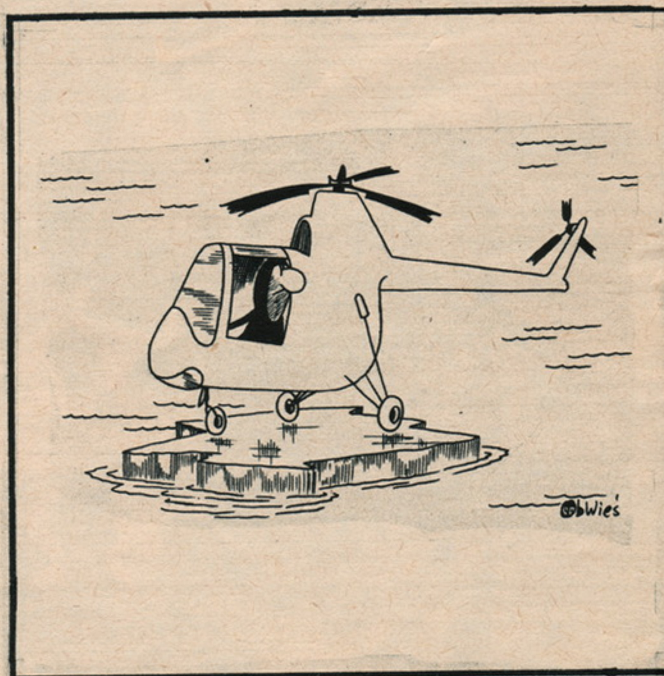




Foto: B. Koszewski

WIELOSTRONNE ZWIĄZKI LOTNICTWA SPORTOWEGO

Prezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL
STEFAN ANTOSIEWICZ

KIEDY mówimy o Aeroklubie PRL, a konkretnie o jego sukcesach sportowych, zarówno międzynarodowych, jak i krajowych, przychodzą nam na myśl nazwiska takich pilotów młodej powojennej generacji jak, Pelagia Majewska, Edward Makula Adam Witek, Jan Wróblewski, Antonina Chmielarczyk, Jerzy Łobodda, Stanisław Kasperek, Andrzej Abłamowicz czy Stanisław Żurad, ludzi znanych nie tylko w kraju ale w sferach sportowców lotniczych na całym świecie. Trudno zresztą byłoby wymienić całą plejadę zwycięzców w zawodach międzynarodowych autorów wspaniałych rekordów w poszczególnych dyscyplinach sportu lotniczego, zważywszy, iż w samym szybownictwie jest ich obecnie 28, przy czym 9 z nich wielokrotnie zapisywało się w tabelach najlepszych wyników lotniczych na świecie.

Tym razem wypowiedź moją chciałbym adresować do licznej rzeszy działaczy lotnictwa sportowego, mającego swój poważny udział w ugruntowaniu wysokiej rangi społecznej naszej organizacji w kraju, jak i sportowej na forum międzynarodowym. Ograniczone łamy niniejszej publikacji zmuszają mnie do podkreślenia tylko niektórych z ważniejszych kierunków naszej działalności, realizowanych z wybitną pomocą aktywu lotniczego.

Trudno byłoby sobie wyobrazić tak imponujący udział Aeroklubu PRL w uroczystościach Tysiąclecie Państwa Polskiego ubiegłego roku bez oparcia się o terenowy aktyw polityczny. V Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów, który odbywał się w szczególnym klimacie uroczystości Tysiąclecia, raz jeszcze dowiódł, że lotnictwo sportowe korzysta z szerokiego poparcia społecznego, a udział w komitecie honorowym i komitetach organizacyjnych etapów przedstawicieli najwyższych władz polityczno-administracyjnych terenu, z wysokim protektoratem wicepremiera Zenona Nowaka, stanowi najbardziej widoczny przykład poparcia udzielonego Aeroklubowi PRL. Zresztą sam Rajd zrodził się z inicjatywy społecznych działaczy stolicy Dolnego Śląska.

Wysoko należy ocenić również pracę społeczną poszczególnych sekcji specjalnościowych w aeroklubach regionalnych. Wzorem działania społecznego aktywu jest niewątpliwie Wrocław, gdzie tacy znani sportowcy jak Stanisław Żurad, Stefan Bombol i Jerzy Kaczorek udzielają cennej pomocy dla kadry w szkoleniu narybku i organizacji życia sportowego grupy wyczynowej w modelarstwie lotniczym, będąc naturalnym przedłużeniem aktywnej działalności zarządu Aeroklubu. W tymże aeroklubie sekcja spadochronowa, kierowana przez dra Stanisława Walczaka, należy do najsilniejszych w kraju, czego dowodem jest ustanowienie w 1966 r. 11 krajowych rekordów w spadochroniarstwie. W Aeroklubie Częstochowskim działalność spadochronowa prowadzona jest społecznie przez instruktora inż. Andrzeja Markiewicza, podobnie jak w Zielonej Górze przez Andrzeja Kolatorskiego i Stefana Sasina.

Z dużym uznaniem podkreślić należy osiągnięcia Aeroklubu Warszawskiego organizatora zawodów wewnątrzklubowych w oparciu o pracę społeczną członków sekcji. Dzięki pracy takich instruktorów społecznych jak Romuald Woszczerowicz, Janusz Krasicki czy Jerzy Łącki, można było zapewnić regularne latanie szybowcowe ponad 200 pilotom, przy obsadzie dwóch etatowych instruktorów. Podobnie w sekcji samolotowej 180 pilotów korzystało z systematycznej pracy instruktorów społecznych: Tadeusza Szamajewskiego, Andrzeja

CIĄG DALSZY NA STR. 4

LIGA OBRONY KRAJU
Zarząd Główny

VIII Krajowy Zjazd
Aeroklubu PRL
W a r s z a w a

Aeroklub PRL, jako jeden ze współzałożycieli Głównego Komitetu Koordynacyjnego społecznej działalności obronnej, od jego zarania aktywnie uczestniczy w pracach doskonalących i rozwijających nasz system obronności.

Lotnictwo sportowe wypełnia bardzo ważne zadania m. in. w ćwiczeniach organizowanych przez Wojewódzkie Sztaby Wojskowe, współdziała z oddziałami samoobrony i innymi służbami specjalistycznymi — wnosi poważny wkład w dzieło umacniania siły obronnej kraju. Ponadto udział lotnictwa sportowego wpływa na podniesienie atrakcyjności prowadzonych ćwiczeń, rozszerzając krąg zainteresowania tą ważną dziedziną działalności.

Wierzę, że zarówno w kampanii sprawozdawczo-wyborczej aeroklubów regionalnych, jak i pracach VIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL sprawy dalszego rozwoju i pogłębienia współdziałania naszych organizacji w dziedzinie patriotycznego i obronnego wychowania społeczeństwa znajdą właściwe miejsce.

Życzę wszystkim działaczom lotniczym, członkom Aeroklubu PRL, wielu sukcesów sportowych i zawodowych oraz szczęścia w życiu osobistym.

PREZES ZARZĄDU GŁÓWNEGO
LIGI OBRONY KRAJU
(-) FRANCISZEK KSIĘŻARCZYK
generał dywizji

ZWIĄZEK OCHOTNICZYCH STRAŻY POŻARNYCH
Zarząd Główny

VIII Krajowy Zjazd
Aeroklubu PRL ,
W a r s z a w a

40-lecie pożytecznej pracy Aeroklubu PRL i jego VIII Krajowy Zjazd stwarzają przyjemną okazję do przekazania jego działaczom i członkom serdecznych pozdrowień od 700-tysięcznej rzeszy strażactwa ochotniczego. Aeroklub wniósł poważny wkład nie tylko w popularyzację lotnictwa wśród społeczeństwa, a zwłaszcza wśród młodych pokoleń, lecz również w szereg innych dziedzin naszego życia publicznego. Straże pożarne odczuwają pomoc ogniw i jednostek Aeroklubu w patrolowaniu przeciwpożarowym lasów, alarmowaniu w wypadkach pożarów i innych klęsk żywiołowych oraz w akcjach ratowniczych. Pomyślnie układa się nasza współpraca w ramach komitetów koordynacyjnych społecznej działalności obronnej.

Niech więc do licznych życzeń jubileuszowych zostaną dołączone i te, które składam w imieniu Zarządu Głównego Związku Ochotniczych Straży Pożarnych i własnym: nowych osiągnięć w służbie na podniebnych szlakach, dalszego rozwoju organizacyjnego. Działaczom i członkom Aeroklubu PRL życzę wszelkiej pomyślności i szczęścia w życiu.

PREZES
(-) mgr MARIAN DOMAGAŁA

POLSKI CZERWONY KRZYŻ
Zarząd Główny

Obywatel
STEFAN ANTOSIEWICZ
Prezes Aeroklubu PRL
W a r s z a w a

Współdziałanie Aeroklubu PRL z Polskim Czerwonym Krzyżem ma już długoletnią tradycję, w szczególności w ratowaniu z miejsc zagrożonych oraz niesieniu pomocy medycznej, żywnościowej i odzieżowej ofiarom klęsk żywiołowych.

W ostatnich latach w ramach społecznej działalności obronnej współpraca między PCK a Aeroklubem PRL jeszcze bardziej się zacieśniła i daje coraz lepsze wyniki w zakresie szkolenia i doskonalenia współdziałania, o czym świadczą wspólnie przeprowadzane w ramach społecznych oddziałów samoobrony ćwiczenia drużyn sanitarnych PCK i jednostek Aeroklubu PRL w pokazach zespołów sanitarnych PCK.

Z okazji VIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w imieniu własnym i rzesz członkowskich Polskiego Czerwonego Krzyża przesyłam Wam, Obywatelu Prezesie, i wszystkim członkom Aeroklubu PRL serdeczne życzenia dalszych osiągnięć w działalności Waszego Stowarzyszenia i wyrazy zapewnienia, że współpracę naszą będziemy stale umacniać i rozwijać, by wspólnymi siłami wnosić jak największy wkład w rozwój społecznej obronności kraju.

PREZES
(-) dr IRENA DOMAŃSKA



Foto: B. Koszewski

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

Adamkiewicza i wielu innych, mając tylko jednego etatowego instruktora w minionym okresie.

Przytoczyłem świadomie tylko pojedyncze przykłady dla tym wyraźniejszego zaakcentowania, jak decydujący wpływ na wyniki całej naszej pracy lotniczej miał udział aktywu społecznego w każdej dziedzinie pracy, nie mówiąc już o wprost nieocenionej pomocy w rozwiązywaniu spraw eksploatacyjnych i inwestycyjnych obiektów, jak np. w Katowicach, Lesznie czy Świdniku, gdzie działalność społeczna stanowi decydujący czynnik w korzystnym rozstrzyganiu żywotnych spraw lotnictwa sportowego.

Dlatego też ustanowienie odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego w 1965 r. i nadanie jej przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL dotychczas 91 osobom stanowi bardzo zaszczytny, ale jednocześnie symboliczny wyraz uznania dla licznej rzeszy działaczy społecznych i kadry etatowej za ogrom pracy, która przyniosła w efekcie wysoką ocenę naszej działalności lotniczej przez zwierzchnie władze sportowe.

Praca z młodzieżą stanowi nadal centralne zadanie naszej organizacji. Istnieje poważne, społeczne zapotrzebowanie zarówno na patriotyczne kształtowanie młodego pokolenia, na dobrą znajomość historii drugiej wojny światowej, o powstaniu i współczesnych osiągnięciach Polski Ludowej, jak też i na przygotowanie młodzieży do pracy i służby dla kraju. Rozwijając działalność propagandową na rzecz lotnictwa, inspirując coraz atrakcyjniejszą działalność modelarstwa lotniczego i rakietnictwa w Kołach Lotniczych wśród tysięcy rzesz młodzieży, organizacja nasza wnosi duży wkład w politechniczne kształcenie przyszłych kadr dla różnych działów gospodarki narodowej, w tym i dla lotnictwa zawodowego.

Mamy szczególne powody do zadowolenia, że we wspólnym froncie ideowego wychowania przyszłych kadr lotniczych, a także szerokiej popularyzacji spraw lotnictwa wśród młodzieży, działamy w sojuszu z ZMS i ZHP, a w ostatnim okresie także i z ZMW. Bogactwo form i treść współdziałania w zakresie wychowania patriotycznego i obronnego przysposobienia młodzieży, jakie osiągnęliśmy na przestrzeni ostatnich dwóch lat zwłaszcza z ZMS, wskazuje także jak wiele istnieje jeszcze dalszych możliwości na tym polu. Doświadczenia z działalności Koła ZMS przy Aeroklubie Poznańskim czy też sięgnięcie po nowe, wyższe formy współdziałania z ZMS, jakie zainicjowali działacze społeczni obu organizacji na terenie województwa kieleckiego, dowodzi, że i w tej płaszczyźnie możemy liczyć na poważne zaangażowanie działaczy społecznych. W tym miejscu z zadowoleniem należy zaakcentować wzrastający udział członków Klubu Seniorów Lotnictwa, a zwłaszcza kół terenowych Poznania, Krakowa i Gdańska (nie mówiąc o promieniującym na kraj środowisku warszawskim), w krzewieniu wiedzy lotniczej, a w szczególności w popularyzacji pięknych tradycji lotnictwa polskiego, jego udziału na frontach II wojny światowej w rozgromieniu faszyzmu.

Jeśli chodzi o Koła Lotnicze, stanowiące obecnie jedno z głównych źródeł napływu młodzieży na szkolenie lotnicze, to warto podkreślić korzystne zjawisko ożywienia ich działalności, co nawet, jak w przypadku Aeroklubu Białostockiego, znalazło swój wyraz w specjalizacji grup młodzieży w Kole Lotniczym. Na tym odcinku działalności należy się szczególnie wysoka ocena Społecznej Komisji Popularyzacji Lotnictwa w Krakowie, z jej wieloletnim przewodniczącym dr. inż. Andrzejem Samkiem, czy działaczom Aeroklubu Bielsko-Bialskiego ze Społecznego Komitetu Lotniczego w osobach: sekretarza KP PZPR Mariana Drewniaka i przewodniczącego Prezydium MRN Oskara Mędrzaka.

Pozyskanie szerokiego aktywu działaczy społecznych, jak wykazała praktyka, jest kapitalnym warunkiem dla realizacji statutowych zadań całej organizacji, dla zapewnienia stałego dopływu nowych utalentowanych kadr lotniczych, decydujących o utrzymaniu wysokiej międzynarodowej pozycji polskiego sportu lotniczego i jego właściwej rangi społecznej w kraju.

Równolegle z pomyślnym rozwojem działalności sportowej, Aeroklub PRL, jako jeden z głównych partnerów powołanego w listopadzie 1962 r. Głównego Komitetu Koordynacyjnego dla synchronizacji działalności obronnej i społecznie użytecznej, szczególną uwagę poświęcał sprawom stałego doskonalenia procesu wychowania i szkolenia przyszłych kadr lotnictwa wojskowego. Nie tylko przekroczenie zadań ilościowych, ale przede wszystkim stała poprawa jakości szkolonych w LPW dla potrzeb OSL stanowi o pozytywnych wynikach tego procesu. W 1966 r. wśród kandydatów do OSL oddaliśmy po raz pierwszy grupę młodych ludzi, którzy otrzymali obok świadectw ukończenia kursu lotniczego — świadectwo zdania egzaminu politycznej dojrzałości, w postaci legitymacji kandydackich PZPR.

Równie korzystnie przedstawia się wykonanie naszych zadań dla potrzeb wojsk powietrzno-desantowych. Coraz liczniejsza jest grupa spadochroniarzy-sportowców, którzy po odbyciu służby w formacjach popularnych „czerwonych beretów" trafiają do aeroklubów, służąc tu także pomocą i doświadczeniem zdobytym uprzednio, czynnie uczestnicząc w życiu sportowym.

W dziedzinie organizacji lotniczych imprez i zawodów w coraz większym zakresie będziemy stosowali dobór konkurencji o charakterze obronnym, jak to miało miejsce na przykład w ostatnich I Zimowych Zawodach Spadochronowych o puchar „Żołnierza Polskiego" w Jeleniej Górze.

Również, niezależnie od udziału w ćwiczeniach jednostek OTK, organizowanych przez sztaby wojewódzkie, lotnictwo sportowe przechodzi do systematycznego treningu kadry w oparciu o jednolity plan szkolenia doskonalącego, wnosząc tym samym pokaźny wkład w szeroką popularyzację spraw społecznej obronności na terenie swego działania.

Charakteryzując niektóre dziedziny społecznej działalności Aeroklubu PRL, nie sposób pominąć milczeniem sprawy tak istotnej jak przygotowanie kadr lotniczych do innych ważnych działów gospodarki narodowej. I tak w latach 1965—1966 Polskie Linie Lotnicze LOT zasiliło 25 pilotów, lotnictwo sanitarne — 13, szereg pilotów przeszło do pracy w lotnictwie gospodarczym (będącym jednostką o wyodrębnionej działalności gospodarczej w ramach Aeroklubu PRL), 4 pełni odpowiedzialne funkcje w Centralnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Jeśli zważyć, że jest to część lotniczej kadry o najwyższych kwalifikacjach zawodowych, legitymujących się nalotem rzędu paru tysięcy godzin na osobę (koszt 1 godziny lotu ca 800 zł), nietrudno określić, jak poważny jest udział Aeroklubu PRL w pracy na rzecz ogólnonarodowej gospodarki. To jest również jeden z poważnych odcinków naszej działalności, na pewno mniej znanych szerszym kręgom społeczeństwa, a niekiedy także ludziom bliżej interesującym się Aeroklubem PRL.

Drugą pozycją działalności lotnictwa sportowego na rzecz gospodarki narodowej są lotnicze usługi dla resortów rolnictwa, leśnictwa i handlu.

Powołany do życia w 1960 r. Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych przy Aeroklubie PRL nie od razu zdobył sobie dzisiejszą pozycję. Jak każda rzecz nowa, jak w ogóle problem postępu w rolnictwie, miał swoich zagorzałych zwolenników i oponentów. Dziś popularny „Gawron", unoszący się nad łąkami, polami czy masywami leśnymi, nie wzbudza sensacji. W ofensywie techniki, na froncie walki o nową wieś, o bardziej wydajne i nowoczesne formy gospodarowania, znaleźli się także ludzie spod znaku Aeroklubu PRL. Stale wzrastający obszar objęty zabiegami lotniczych zespołów Gdańska, Wrocławia, Olsztyna i Warszawy, wzrost asortymentu usług a wreszcie eksport usług lotniczych do krajów europejskich, a ostatnio również i Afryki — oto najbardziej widoczne znaki tendencji rozwojowych naszego lotnictwa gospodarczego. Wzrost wartości planowanych usług do 150% w ciągu trzech lat (1965 r. = 100%) mówi nie tylko o dużej dynamice i prężności organizacji stowarzyszenia, ale także oznacza określone efekty gospodarcze, dające milionowe oszczędności dla budżetu państwa.

Te wielostronne związki lotnictwa sportowego z całokształtem życia gospodarczego i społecznego naszego państwa określają szczególną pozycję działacza lotniczego Aeroklubu PRL, stanowiącego jakże często motoryczną siłę naszej organizacji, zajmującej się nie tylko działalnością wychowawczą i sportową, ale wypełniającej ważne zadanie dla gospodarki narodowej.

Problematyka ta znajdzie niewątpliwie należne jej miejsce w toku prac VIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL, ponieważ działalność zarządów Aeroklubów Regionalnych, siły kierowniczej i inspirującej działalność społeczną, stanowi decydujący czynnik dalszego rozwoju naszego lotnictwa sportowego.

Prezes
Zarządu Głównego Aeroklubu PRL
STEFAN ANTOSIEWICZ

Osiągnięcia szybownictwa w Polsce Ludowej

Rok	Zdobyto			Ustalono	
	odznak szybowcowych			rekordów	
	srebrnych	złotych	diamentowych	krajowych	międzynarodowych
1947	8	1	—	2	—
1948	21	2	—	9	—
1949	23	—	—	5	1
1950	141	11	1	27	2
1951	147	23	—	10	2
1952	72	13	—	11	2
1953	97	41	10	14	3
1954	130	22	7	9	2
1955	118	13	4	11	8
1956	143	22	3	9	4
1957	142	43	8	5	1
1958	196	23	1	12	6
1959	250	66	14	16	8
1960	142	44	8	7	3
1961	205	43	20	5	1
1962	250	38	22	14	5
1963	348	61	9	9	7
1964	192	36	8	8	2
1965	145	67	21	7	2
1966	107	39	12	3	1
Razem	2 877	608	148	193	60

AEROKLUBY REGIONALNE I OŚRODKI APRL

AEROKLUB BIAŁOSTOCKI, Białystok, lotnisko Krywlany, tel. 57-19. Prezes — **Czesław Łojko** (przewodniczący WKKFiT), wiceprezes urzędujący — **Zbigniew Romanowski.**

AEROKLUB BIELSKO-BIALSKI, Bielsko-Biała, lotnisko Aleksandrowice, tel. 69-17 i 85-05. Prezes — **Tadeusz Gajda,** wiceprezes urzędujący — **Stanisław Fedyszyn.**

AEROKLUB BYDGOSKI, r. zał. 1946, Bydgoszcz, lotnisko Biedaszkowo, tel. 301-62. Prezes — **Franciszek Kukliński,** wiceprezes urzędujący — **Kazimierz Mindak.**

AEROKLUB CZĘSTOCHOWSKI, r. zał. 1947, Częstochowa, ul. NMP 9, tel. 45-54, lotnisko Rudniki, tel. 14-34. Prezes — mgr **Józef Trzepizur,** wiceprezes urzędujący — **Andrzej Tajchman.**

AEROKLUB ELBLĄSKI, Elbląg, lotnisko, tel. 44-10. Prezes — **Włodzimierz Sak** (zastępca przewodniczącego PMRN), wiceprezes urzędujący — **Jan Tomaszewski.**

AEROKLUB GDAŃSKI, r. zał. 1928, Gdańsk-Wrzeszcz, lotnisko, tel. 414-027 i 413-522. Prezes — **prof. Zygmunt Franaszczuk,** wiceprezes urzędujący — **Antoni Matheus.**

AEROKLUB GLIWICKI, Gliwice, lotnisko, tel. 913-698. Prezes — **Tadeusz Rak,** wiceprezes urzędujący — **Ryszard Wolek.**

AEROKLUB GRUDZIĄDZKI, r. zał. 1935, Grudziądz, lotnisko, tel. 57-63, ośrodek szybowcowy Lisie Kąty, tel. 32-66. Prezes — **Bolesław Ahl,** wiceprezes urzędujący — **Józef Sitarski.**

AEROKLUB JELENIOGÓRSKI, r. zał. 1946, Jelenia Góra, ul. Bartka Zwycięzcy 1, tel. 25-57; ośrodek szybowcowy Jeżów Sudecki, tel. 37-01. Prezes — **Władysław Kuczera,** wiceprezes urzędujący — **Tadeusz Kaczmarek.**

AEROKLUB KIELECKI, r. zał. 1945, Kielce, lotnisko Masłów, tel. 37-19. Prezes — **dr Marian Skarbek** (redaktor naczelny „Słowa Ludu"), wiceprezes urzędujący — **Adam Witek.**

AEROKLUB KRAKOWSKI, r. zał. 1928, Kraków 28, skrytka pocztowa 17, biura — lotnisko Czyżyny, tel. 407-74, lotnisko Pobiednik, tel. 409-31. Prezes — **mgr Roman Jaworowski,** wiceprezes urzędujący — **Jan Bryniarski.**

AEROKLUB KUJAWSKI, r. zał. 1933, Inowrocław, lotnisko, tel. 32-28. Prezes — **Józef Ziętek** (wiceprzewodniczący PMRN), wiceprezes urzędujący — **Stefan Mrozowicz.**

AEROKLUB LUBELSKI, Lublin, lotnisko Radawiec, tel. pta Motycz 4. Prezes — **mgr Jan Siewierski** (wiceprzewodniczący PWRN), wiceprezes urzędujący — **Stanisław Radyno.**

AEROKLUB ŁODZKI, r. zał. 1929, Łódź 12, lotnisko Lublinek, tel. 43-659 i 46-928. Prezes — **mgr Karol Majkowski,** wiceprezes urzędujący — **mgr inż. Marian Wiśniewski.**

AEROKLUB MIELECKI, r. zał. 1948, Mielec, lotnisko WSK, tel. 24-69. Prezes — **inż. Marian Piłat,** wiceprezes urzędujący — **Zbigniew Nowakowski.**

AEROKLUB OPOLSKI, Opole, ul. Mickiewicza 4, tel. 30-82; lotnisko Polska Nowa Wieś, tel. pta Komprachcice 37. Prezes — **mgr inż. Józef Kardyś** (sekretarz KW PZPR), wiceprezes urzędujący — **mgr Bronisław Janus.**

AEROKLUB OSTROWSKI, r. zał. 1946, Ostrów Wlkp., ul. Kaliska 44, tel. 49-70; lotnisko Michałków, tel. 32-03. Prezes — **inż. Edward Lipski,** wiceprezes urzędujący — **Zbigniew Kwaśniewski.**

AEROKLUB PODHALAŃSKI, Nowy Sącz, ul. Lwowska 15, tel. 83-06; lotnisko Łososina Dolna, tel. 409. Prezes — **mgr Mieczysław Zając,** wiceprezes urzędujący — **Leopold Kwiatkowski.**

AEROKLUB PODKARPACKI, r. zał. 1932, Krosno n. Wisłokiem, lotnisko, tel. 253 i 805. Prezes — **doc. inż. Henryk Górka,** wiceprezes urzędujący — **Zygmunt Richter.**

AEROKLUB POMORSKI, r. zał. 1934, Toruń, ul. Rynek Staromiejski 10, tel. 23-93, lotnisko — tel. 24-74. Prezes — **Edwin Orsztynowicz** (sekretarz PMRN), wiceprezes urzędujący — **Stanisław Porzych.**

AEROKLUB POZNAŃSKI, r. zał. 1919, Poznań, ul. Niezłomnych 1, tel. 51-865, skrytka pocztowa 1089; lotnisko Kobylnica, tel. 72-661. Prezes — **inż. Ludomir Hołdowski,** wiceprezes urzędujący — **Mieczysław Czempiński.**

AEROKLUB RADOMSKI, r. zał. 1946, Radom, ul. Narutowicza 13, tel. 31-62; lotnisko Piastów, pta Jedlińsk, tel. 74-45. Prezes — **mgr Jan Trybulski,** wiceprezes urzędujący — **Zdzisław Stróżewski.**

AEROKLUB RZESZOWSKI, r. zał. 1946, Rzeszów, Pl. Wolności 2, tel. 25-75; lotnisko Jasionka, tel. 62-16. Prezes — **mgr Julian Burdzel,** wiceprezes urzędujący — **Roman Przepióra.**

AEROKLUB RYBNICKIEGO OKRĘGU WĘGLOWEGO, Rybnik, lotnisko Gotartowice, tel. 10-49. Prezes — **mgr inż. Kazimierz Kulawik** (główny inżynier Kopalni „Jankowice"), wiceprezes urzędujący — **Rudolf Kopernok.**

AEROKLUB HUTY „STALOWA WOLA", r. zał. 1957, Stalowa Wola, Dom Hutnika, ul. Staszica 15 b, tel. 270; lotnisko Turbia, tel. 118. Prezes — **Michał Kic,** wiceprezes urzędujący — **Gabriel Legwant.**

AEROKLUB SZCZECIŃSKI, r. zał. 1945, Szczecin, lotnisko Dąbie, tel. 46-834. Prezes — **mgr Stanisław Siewierski** (dyrektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego), wiceprezes urzędujący — **Jan Wikło.**

AEROKLUB SŁUPSKI, r. zał. 1946, Słupsk, ul. Grottgera 18, tel. 32-23. Prezes — **Edward Śmiechura** (KW PZPR Koszalin), wiceprezes urzędujący — **mgr Henryk Tuliszko.**

AEROKLUB ŚLĄSKI, r. zał. 1929, Katowice, lotnisko Muchawiec, tel. 512-371 i 512-414. Prezes — **mgr inż. Edward Makula,** wiceprezes urzędujący — **mgr Zygmunt Dubicki.**

AEROKLUB ŚWIDNICKI, r. zał. 1952, Świdnik, lotnisko WSK, tel. Lublin 61-011, w. 316. Prezes — **mgr inż. Józef Kańczugowski** (zastępca dyrektora WSK), wiceprezes urzędujący — **Stanisław Kasperek.**

AEROKLUB TATRZAŃSKI, Nowy Targ, lotnisko, tel. 163. Prezes — **Mieczysław Stachura-Michalski,** wiceprezes urzędujący — **inż. Janusz Ruge.**

AEROKLUB WARMIŃSKO-MAZURSKI, r. zał. 1946, Olsztyn, lotnisko Dajtki, tel. 52-40. Prezes — **inż. Władysław Milewicz,** wiceprezes urzędujący — **Władysław Sitarski.**

AEROKLUB WARSZAWSKI, r. zał. 1927, Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4 (lotnisko Gocław), tel. 178-311 i 176-012. Prezes — **gen. bryg. pil. Roman Paszkowski,** wiceprezes urzędujący — **Bolesław Sierociński.**

AEROKLUB WROCŁAWSKI, r. zał. 1959, Włocławek, lotnisko Kruszyn, tel. 82-79. Prezes — **Franciszek Mularski** (wiceprzewodniczący PMRN), wiceprezes urzędujący — **Mieczysław Hajczuk.**

AEROKLUB WROCŁAWSKI, r. zał. 1946, Wrocław, ul. Lotnicza 14/16 (lotnisko Mały Gądów), tel. 34-662, 38-903. Prezes — **Julian Buczak** (przewodniczący DRN Wrocław Fabryczna), wiceprezes urzędujący — **inż. Antoni Chojcan.**

AEROKLUB ZIEMI LUBUSKIEJ, r. zał. 1957, Zielona Góra, lotnisko Przylep, tel. 25-15. Prezes — **mgr Franciszek Cichoński** (sekretarz PPRN), wiceprezes urzędujący — **Zdzisław Konik.**

AEROKLUB ZIEMI MAZOWIECKIEJ, r. zał. 1957, Płock, ul. Dąbrowskiego 24, tel. 41-74; lotnisko Kostrogaj, tel. 36-25. Prezes — **mgr Franciszek Dorobek** (wiceprzewodniczący PMRN), wiceprezes urzędujący — **Wacław Stański.**

CENTRUM SZYBOWCOWE, r. zał. 1959 (Szkoła Szybowcowa powstała wcześniej), Leszno Wlkp., lotnisko Strzyżewice, tel. 694. Komendant p.o. — **Józef Dankowski.**

WYCZYNOWA SZKOŁA SZYBOWCOWA ŻAR, r. zał. 1936, Żar k/Żywca, pta Tresna, tel. Żywiec 831. Komendant — **Adam Dziurzyński.**

KLUB SENIORÓW LOTNICTWA, r. zał. 1957, Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 55, tel. 262-021. Prezes — **ppłk pil. rez. Medard Konieczny.**

GŁÓWNY OŚRODEK BADAŃ LOTNICZO-LEKARSKICH, r. zał. 1952, Wrocław, ul. Sudecka 92. Dyrektor — **dr Wacław Kornaszewski.**

LOTNICZE ZAKŁADY NAPRAWCZE, r. zał. 1956:

Warszawa, lotnisko Gocław, ul. Miedzeszyńska 4, tel. 176-013. Dyrektor — **mgr inż. Tadeusz Wiślicki.**

Krosno n/Wisłokiem, lotnisko, tel. 253. Dyrektor — **Władysław Janica.**

PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUG I PRODUKCJI UBOCZNEJ, Warszawa, lotnisko Gocław, ul. Miedzeszyńska 4, tel. 178-883. Dyrektor — **inż. Jan Krężałek.**

Oddziały:

— Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych przy Aeroklubie Gdańskim;

— Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych przy Aeroklubie Warszawskim;

— Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych przy Aeroklubie Wrocławskim;

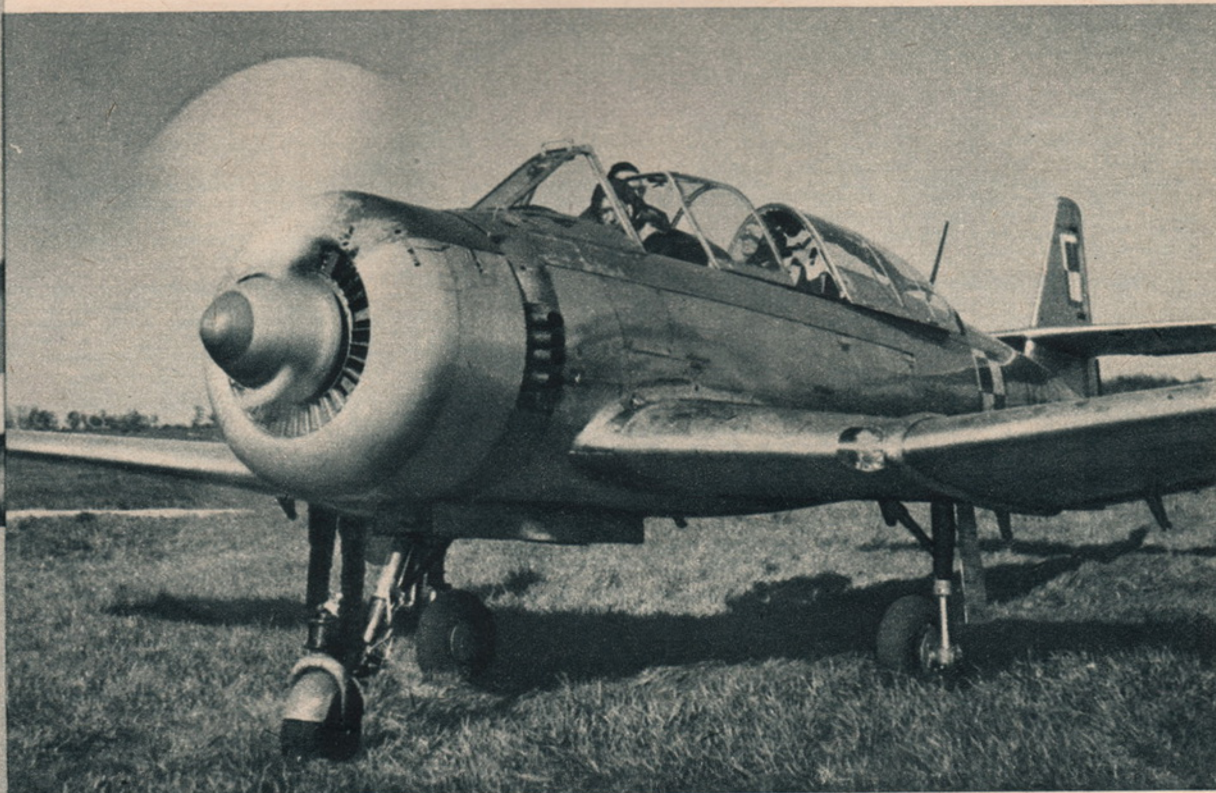
— Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych przy Aeroklubie Warmińsko-Mazurskim;

— Wytwórnia Prefabrykatów Modelarskich — Krosno, n/Wisłokiem, lotnisko.

CENTRALNA SKŁADNICA MATERIAŁÓW TECHNICZNYCH, Krosno n/Wisłokiem, lotnisko, tel. 253. Kierownik — **Alfred Rogus.**







Pierwszym mistrzem sportu samolotowego został Andrzej Abłamowicz (na zdjęciu wyżej), który na samolocie polskiej konstrukcji i produkcji TS-8 „Bies" (z prawej) zainaugurował naszą walkę w tej dyscyplinie sportu lotniczego o rekordy świata. Uzyskał on na „Biesie" odległość w obwodzie zamkniętym — 2 884,5 km i wysokość 7 084 metry.

RANGA POLSKIEGO SPORTU LOTNICZEGO

JERZY POMIANOWSKI

TEN, chciał nie chciał, okolicznościowy, a tym samym oficjalny w formie artykuł, zacznę od osobistych reminiscencji. Otóż parę dobrych już lat temu byłem wraz z grupą warszawskich pilotów w Jugosławii. Prócz Peli Majewskiej nie było wśród nas znanych na świecie znakomitości. Mimo to bez zmrużenia oka, bez lotów kontrolnych laszowano nas na wszystkie, nawet prototypowe szybowce i samoloty łącznie ze „świętościami narodowymi". Szczyt zaufania wszakże stanowiła uczyniona mi propozycja, bym wykonał na „Żurawiu" kilka lotów szkolnych z będącym akurat na kursie synem Józefa Broz-Tito. Żebym pokazał kilkunastoletniemu wówczas Miszy coś z polskiej szkoły latania, coś co mogłoby mu ułatwić postęp na lotniczej drodze.

Myślę, że ten fakt najdobitniej świadczy o randze polskiego sportu lotniczego w świecie. O tym, że słowo Polak jest synonimem dobrego pilota. Bo przecież, choć ta niecodzienna propozycja akurat spotkała mnie, to z równym powodzeniem mógł się z nią zetknąć każdy z polskich instruktorów, znajdujących się w Belgradzie. Niczym się bowiem, dodajmy szczerze, wśród tychże instruktorów nie wyróżniam...

Popatrzmy na sprawę szerzej. Przed kilkunastu laty, zresztą na łamach naszego tygodnika, Ryszard Bitner rzucił myśl rozgrywania zawodów całorocznych w szybownictwie. Już wkrótce ta impreza stała się niezwykle popularna w kraju. Czy tylko? Za naszym przykładem poszli piloci czechosłowaccy, austriaccy, francuscy, szwajcarscy, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Niemieckiej Republiki Federalnej, żeby tylko wyliczyć ważniejsze kraje.

Ledwo polskie ligi szybowcowe zdążyły nabrać nieco rozmachu, a już znalazły uznanie i zastosowanie także za granicami PRL. Szereg krajów przyjęło za naszym wzorem system rozgrywek i zawodów szybowcowych.

Fakty te nie potrzebują komentarzy. Nietrudne też jest ich uzasadnienie. Jeszcze kiedy nie opadł na dobre pył na warszawskich rumowiskach, już Adam Zientek z powodzeniem prezentował w Szwajcarii „Sępa" — polski szybowiec zaprojektowany i zbudowany bezpośrednio po wojnie. Pierwsze lata pięćdziesiąte przyniosą udane ataki na tabelę rekordów światowych. Coraz więcej w nich pozycji należy do reprezentantów biało-czerwonych barw. Wanda Szemplińska, Jerzy Wojnar, Lucyna Wlazło, Irena Kempa — nazwiska te nabierają rozgłosu w lotniczym świecie. Chwałę polskim skrzydłom przynoszą też zwycięstwa w międzynarodowych zawodach na Żarze i w Lesznie.

Tak się zaczęło i tak zostało. Albo, będzie to stwierdzenie bliższe prawdy, jest znacznie lepiej. Pojawili się nowi rekordziści. Zydorczak, Brzoza, Zachara, Badura, Ratusiński, Czmielówna, Józefczak, Kępka, Wróblewski, Dankowska — nie sposób wyliczyć autorów wszystkich 59 rekordów międzynarodowych, które pobili bądź ustanowili polscy szybownicy w latach 1946—66. I najsławniejsza w tym gronie Pelagia Majewska, jedna z dwóch na świecie posiadaczek medalu Lilienthala. Pilotka, która sama jedna pobiła więcej rekordów międzynarodowych niż wszyscy (sic!) piloci NRF-u czy Wielkiej Brytanii razem wzięci.

Rekordy, to tylko jeden powód do sportowej sławy. Przede wszystkim liczą się zwycięstwa w bezpośredniej walce. Zadebiutowaliśmy w 1956 roku w Saint Yan we Francji. Brązowy medal Mariana Gorzelaka zapowiedział czołowym szybownikom świata, że przybył im nowy groźny rywal. I rzeczywiście. Dwa lata później organizujemy mistrzostwa świata w Lesznie. Sukces organizacyjny idzie w parze z najwyższym triumfem sportowym. Adam Witek zdobywa mistrzostwo w klasie standard. W otwartej Edward Makula jest na piątym miejscu. Zaczyna się wspaniała seria reprezentantów biało-czerwonych barw na kolejnych spotkaniach najlepszych pilotów świata. W r. 1960 zdobywamy w Kolonii trzy tytuły wicemistrzowskie. Trzy lata później w Argentynie na najwyższym podium staje obok siebie dwóch Polaków — Jerzy Popiel i Edward Makula. Mistrzowski tytuł poparł Makula najdłuższym na zawodach przelotem otwartym, który przeszedł do historii szybownictwa z racji trasy prowadzącej kilkaset kilometrów nad bezludnymi rozlewiskami Parany.

Zwycięstwem bez precedensu zakończyły się ostatnio, rozgrywane w Anglii mistrzostwa świata. Debiutujący młodzi Polacy, którzy w ogóle po raz pierwszy występowali za granicą, zdobyli złoty — Jan Wróblewski i brązowy — Franciszek Kępka, medale. Ich starsi koledzy — Makula i Popiel uplasowali się na czwartych pozycjach. Osiągnięcie Wróblewskiego było tym większe, że walczył on w klasie otwartej na zwykłej „Foce 4".

I znowu zagraniczni rywale zaczęli podglądać naszych mistrzów. Ich taktykę. Bez zbytniej żenady „czepiać się" ogonów polskich szybowców. Loty zespołowe, w chmurach, współpraca przy pomocy radia nie przestawały ich intrygować. Dyskusje, które dotarły nawet do Komisji Szybowcowej FAI, prowadzone były w kierunku ograniczenia łączności radiowej z...ziemią. Bo może Polacy latają tak dobrze na skutek instrukcji kierownictwa ekipy?

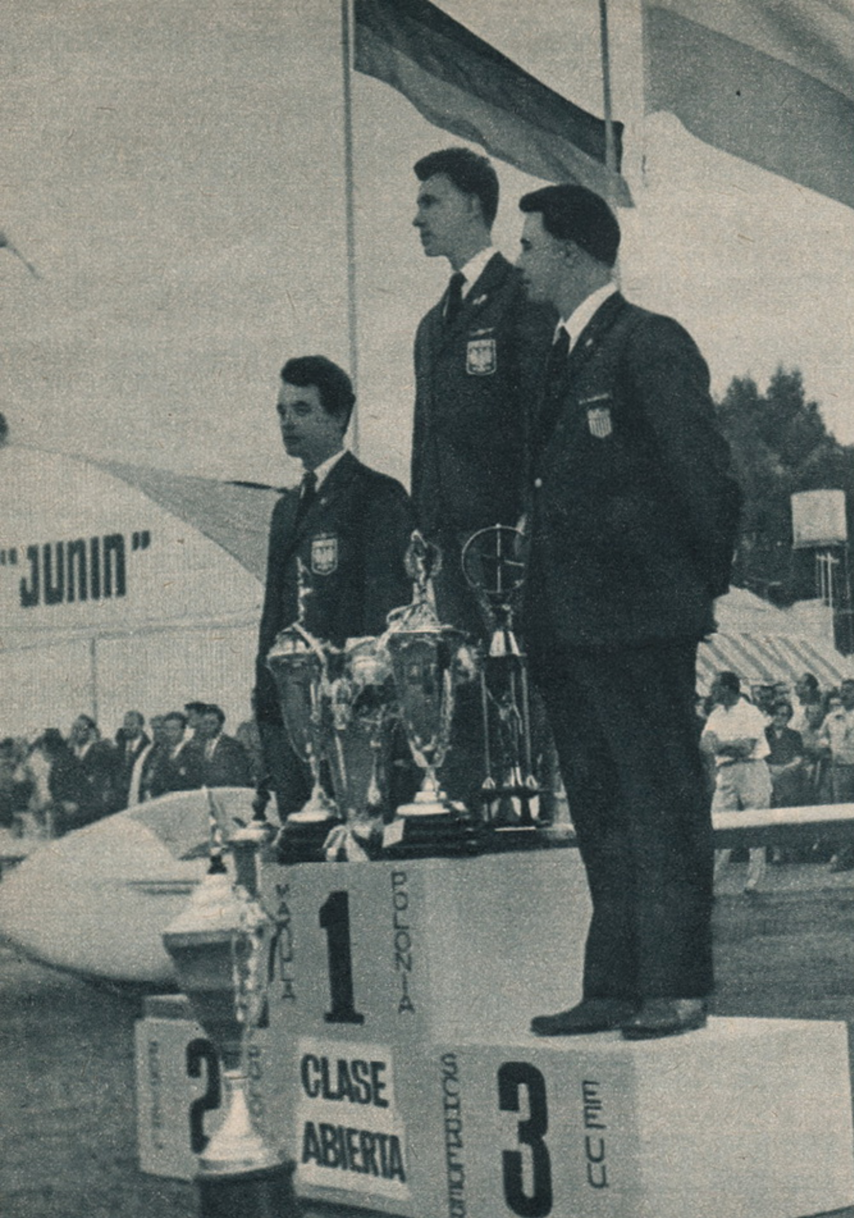
Przykład Kępki i Wróblewskiego ma więcej znaczeń. Oto w ciągu wielu lat wytworzyła się liczna czołówka pilotów wyczynowych w Polsce. Mówi o tym liczba 148 odznak diamentowych, które posiadamy. To jest o połowę więcej od Francji, a dwukrotnie od NRF-u czy USA. Dodajmy, że bardzo wielu pilotom brakuje już tylko jednego diamentu. A że te nasze diamenty mają swoją wagę przekonujemy się, gdy dochodzi do występów na zawodach za granicą. Ot choćby w ubiegłym roku. Kazimierz Gorzkiewicz został międzynarodowym mistrzem Węgier. Makula, laureat medalu Lilienthala FAI, był najlepszy w klasie standard na mistrzostwach USA i w ogólnej klasyfikacji zajął piąte miejsce. Na międzynarodowych zawodach w Orle zwyciężyli — Mirosław Królikowski i Jan Wróblewski w klasie otwartej, Franciszek Kępka — w standard, a Pelagia Majewska była druga w konkurencji pań.

Tak bogata liczba sukcesów sportowych wysuwa naszych przedstawicieli na czołowe pozycje we władzach Międzynarodowej Federacji Lotniczej FAI. Głos polski, mówiąc potocznie, liczy się. Wiceprezydentem FAI jest prezes APRL Stefan Antosiewicz, a delegat polski jest także wiceprzewodniczącym Komisji Szybowcowej FAI.

O rezultatach, zdobyczach polskich szybowników można by bez końca. Ale choć może nieco w cieniu tej dyscypliny sportu rozwijają się pozostałe dziedziny lotnictwa, to jednak też mają znaczenie na miarę międzynarodową.



Czterokrotną mistrzyni Polski w sporcie spadochronowym, wielokrotna rekordzistka Antonina Chmielarczyk.



Luty 1963 roku, Argentyna. Licznie zebrani przedstawiciele Polonii południowoamerykańskiej przeżywają niezwykłe wzruszenia, nierzadko w męskich oczach pojawiają się łzy... Bo oto na najwyższym podium mistrzostw świata staje dwóch Polaków i mazurek Dąbrowskiego brzmi przed wszystkimi innymi hymnami, a biało-czerwona flaga wędruje na najwyższy maszt.



Pierwszym Polakiem, który sięgnął po najwyższe trofeum — tytuł szybowcowego mistrza świata, był Adam Witek. Wyczynu tego dokonał w 1958 roku w Lesznie na szybowcu „Mucha Standard".



To było dla zakochanych w tradycji Anglików prawdziwe zaskoczenie. Młodziutki polski pilot, który po raz pierwszy wyjechał za granicę, by debiutować na mistrzostwach świata — zwyciężył! I to na szybowcu standard w klasie otwartej. Long live Jan Wróblewski!



Laureatka medalu Lilienthala — Pelagia Majewska. Szybowniczka, która pobiła więcej rekordów międzynarodowych niż wszyscy piloci wielu krajów.

Do światowej czołówki dochodzili w dobrych swoich okresach spadochroniarze. Bili rekordy świata w dzień i w nocy. Na mistrzostwach świata w Bratysławie nasze reprezentantki zdobyły trzy srebrne medale. Tylko o krok od zwycięstwa była tam Anna Franke. Na VI SpadMS w Orange (USA) znowu bardzo dobrze wypadły nasze panie. Maria Puchar zajęła tam czwarte, a Janina Krajewska piąte miejsce. W ubiegłym roku w Lipsku również w ścisłej czołówce znalazła się Antonina Chmielarczyk, pierwsza nasza spadochroniarka, która wykonała tysiąc skoków.

Ostatnio jesteśmy świadkami nowej fali w polskim spadochroniarstwie. Rekordy krajowe sypią się jak z rękawa. Doskonalimy sprzęt, który zbliża się do standardu światowego. Rośnie liczba skoków, która wynosiła w ubiegłym roku blisko 27 tysięcy. Tylko czekać na sukcesy międzynarodowe. Pierwsze sygnały ku temu dał udział naszych skoczków w międzynarodowych zawodach w Złotych Piaskach.

Wprawdzie minęła epoka Challenge'ów i współczesny samolot coraz bardziej staje się podobny do rakiety, ale mimo to sport samolotowy daje o sobie znać. Na przykład w postaci rekordów świata, których siedem pobili polscy piloci na polskich samolotach. Andrzej Abłamowicz pobił dwa rekordy na „Biesie" i jeden na „Iskrze", a Ludwik Natkaniec jeden na „Biesie", i aż trzy na „Iskrze".

W sporcie samolotowym również zainicjowaliśmy imprezę, która znajduje naśladowców za granicą. Jest to Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów. W tych emocjonujących zawodach „śmigłem i piórem" startuje każdego roku kilkadziesiąt załóg, wśród których są reprezentanci bratnich krajów.

O rekordy świata — w myśl hasła, że wszystko co najlepsze w niebie to musi być polskie — postarali się też piloci śmigłowcowi, którym trzykrotnie udało się osiągnąć najlepszy międzynarodowy rezultat.

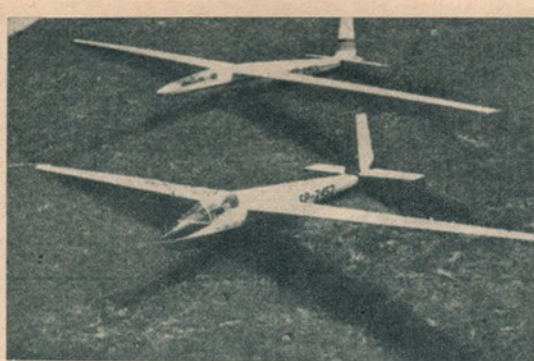
Trudno o bardziej sympatyczny rodzaj lotniczego sportu niż „nadęta konkurencja", czyli balony. Polska jako jeden z nielicznych krajów kultywuje ten najstarszy sposób unoszenia się nad ziemią. I tu do pięknych tradycji dołączamy nowe sukcesy. Pod kierunkiem doświadczonych mistrzów Sławomir Makaruk i Jan Gawęcki zdobywali na zawodach w Holandii uznanie dla sportu balonowego w PRL.

Zwykło się przyjmować, że o randze sportu stanowi też liczba odznaczeń, medali, dyplomów. Dlatego, jakby w podsumowaniu osiągnięć sportów lotniczych w Polsce Ludowej, wyliczę parę z wyróżnień, które czołowi sportowcy otrzymali od władz państwowych. Tak więc mamy sześciu w szybownictwie i jednego w samolotach zasłużonych mistrzów sportu, a liczba mistrzów sportu w lotnictwie przekroczyła liczbę 170. Piloci otrzymali też 12 złotych Medali za Wybitne Osiągnięcia Sportowe oraz wiele srebrnych i brązowych. Trzech Polaków otrzymało najwyższe światowe wyróżnienie szybowcowe — medale Lilienthala, a aż 26 działaczy dyplomy Tissandiera.



Kontynuując piękne tradycje balonowe z lat międzywojennych, młodzi polscy piloci pod kierunkiem doświadczonych mistrzów, uzyskali szereg cennych sukcesów w kraju i za granicą.

Foto: A. Abłamowicz, St. Jaśko, B. Koszewski (2), H. Kucharski, T. Malinowski, J. Pomianowski, archiwum.



JAK SIĘ TWORZY POSTĘP TECHNICZNY



KIEDY słyszymy lub czytamy wiadomość, że piloci aeroklubowi dostali nowoczesny sprzęt — szybowce, samoloty, radiostacje — nie zwracamy większej uwagi na sformułowanie tej zawsze przecież radosnej nowiny. No to co, że DOSTALI? Ważne, że jest nowoczesny sprzęt.

Może dostali je od jakiegoś dobrego wujka lub cioci? Może w prezencie od przemysłu? A może w ogóle to dar narodowy?

Rzeczywiście, to jest dar od Polski Ludowej, bo uzyskany przecież za środki finansowe udzielone przez Państwo. Ale dar, na który trzeba było dobrze zapracować, zanim pierwsi piloci zajęli swe miejsca w kabinach.

Wciąż mówimy o szybownictwie. Ale dotyczy to oczywiście wszystkich dziedzin techniki lotnictwa sportowego. Przykład szybownictwa jest tutaj tylko najbardziej wyraźny i typowy.

A więc najpierw trzeba wymyśleć (w znaczeniu: przewidzieć) potrzebę istnienia nowego szybowca. Potem określić jego założenia techniczne i zlecić opracowanie poszczególnych faz projektowych. Przyjąć projekt i zlecić budowę prototypu. Czuwać nad przebiegiem prób, żądać zmian i ulepszeń. Decydować o przyjęciu prototypu, a potem szybowców z produkcji seryjnej. Czyli: cały czas trzymać rękę na pulsie. I płacić też, pilnie strzegąc: **za co i ile.** Bo szastać pieniędzmi nie ma z czego.

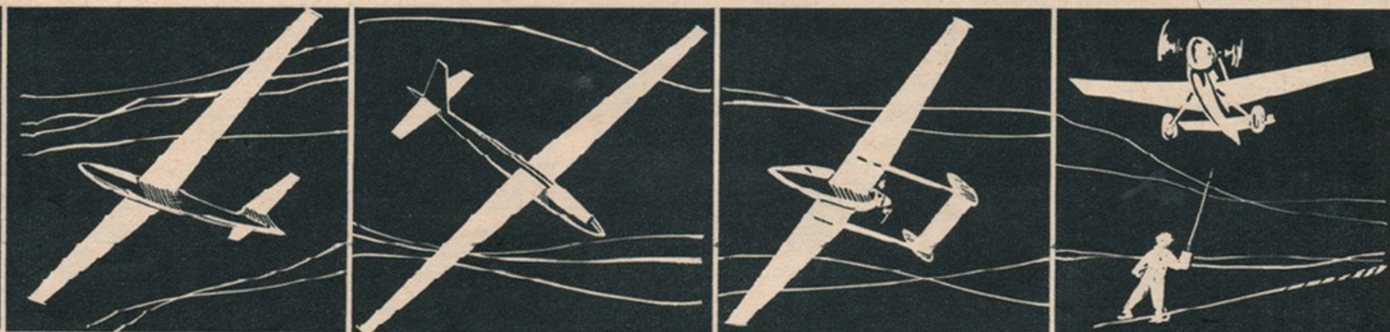
Z faktu, że wszyscy jesteśmy w pewnym sensie państwowi (i Aeroklub PRL ze swymi życzeniami, potrzebami oraz oszczędnie gospodarowanymi pieniędzmi na technikę i postęp, i przemysł lotniczy ze swymi biurami konstrukcyjnymi oraz zakładami), nie wynika wcale, że droga do sukcesu, czyli do gotowego produktu końcowego w postaci np. nowoczesnego szybowca, jest usłana różami.

To ciągła walka maksymalnych żądań Aeroklubu PRL z aktualnymi możliwościami przemysłu. A gdy z tej walki, w której z obu stron są zaangażowane nie tylko czynniki naukowe i ekonomiczne ale także ambicje osobiste i zawodowe, wynika wreszcie twór kompromisowy — nowa udana konstrukcja, namiętności gasną. Pozostaje powszechne zadowolenie i wczorajsi przeciwnicy chwalą szczerze jedni drugich. Aż do następnego zadania, gdy cała historia znów się powtórzy. Takie jest życie i taka jest codzienność rozwoju postępu technicznego.

Aeroklub PRL nie zawsze jest inicjatorem wszystkich nowych opracowań technicznych. Nieraz jego rola zawęża się do wprowadzenia do lotnictwa sportowego konstrukcji opracowanych z inicjatywy przemysłu. Ale i wówczas walka jest zażarta, bo idzie o to, aby wprowadzony sprzęt spełniał w maksymalnym stopniu wymagania użytkowników.

Dodajmy przy okazji, że klient krajowy, tzn. Aeroklub PRL, jest często bardziej wymagający niż niejeden nabywca zagraniczny. Ale czy to tak źle, gdy w stawie ospałych, acz solidnych karpi pojawi się szczupak?

Kto określa wymagania techniczne dla nowego sprzętu oraz czuwa, aby sprzęt wprowadzony spełniał wymagania naszego lotnictwa sportowego? Służby Techniczne APRL, wspierane opiniami społecznych Komisji Specjalistycznych oraz głosami bezpośrednich użytkowników — instruktorów, mechaników i pilotów z aeroklubów całego kraju. I to jest chyba prawidłowe.



Inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI

ABY NAM SIĘ LEPIEJ LATAŁO

SUKCES = PILOT + SPRZĘT + OSPRZĘT

Oto prosty wzór na sukcesy w lotnictwie sportowym: doskonały pilot, nowoczesny sprzęt lotniczy i takież wyposażenie. A więc aż dwa czynniki decydujące są związane z techniką. Był czas, gdy same kadry decydowały o wszystkim. Dziś też decydują kadry, ale dopiero wsparte wykształceniem i nowoczesną techniką.

CO BYŁO PRZEDTEM?

Wiele powiedziano już na temat pilotów, sprzętu i wyposażenia. Wystarczy przejrzeć roczniki „Skrzydlatej Polski" z dowolnego okresu: z ostatniego roku, z ostatnich kilku lat czy też z całego dziesięciolecia. Nie było tylko o tym, co wprawdzie wynika jednoznacznie choćby z podanej lektury, ale nigdy dotąd nie zostało sprecyzowane. Dlaczego? Po prostu przyjmuje się to za coś tak oczywistego, jak wspomniany na wstępie fakt **dostawania** nowoczesnego sprzętu, jak jeszcze jeden obowiązek statutowy naszego Stowarzyszenia. O co chodzi?

Weźmy dla przykładu szybowiec. No cóż, lata się na nim, ustanawia rekordy, zwycięża w mistrzostwach, eksportuje. Jednym słowem wszyscy są z niego zadowoleni, ba, nawet dumni. I słusznie!

Ale co było przedtem? Przedtem trzeba było ten szybowiec: **zbudować — zaprojektować — zamówić.**

— Przed tym KTOŚ musiał w ogóle wpaść na pomysł, że właśnie taki, a nie inny szybowiec będzie potrzebny, uwzględniając wyprzedzenie w czasie, niezbędne dla jego opracowania i zbudowania.

Ten KTOŚ, to właśnie Aeroklub PRL, a ściślej — jego Służby Techniczne.

Przesadą byłoby twierdzenie, że wszystkie szybowce polskie, które zrobiły karierę krajową lub zagraniczną, powstały z inicjatywy, a nawet za pieniądze Aeroklubu PRL. Ale PRAWIE WSZYSTKIE — na pewno!

W ten sposób doszliśmy do „odkrycia", że jest ktoś, kto myśli o przyszłości. I to jak dotąd, myśli wcale nieźle! Taki sobie prorok techniczny na nasz krajowy użytek, z którego nieraz korzystała przy okazji również światowa technika szybowcowa.

GDZIE JESTEŚMY?

Interesują nas dwa punkty widzenia: postęp techniczny w kraju oraz nasza pozycja na tle aktualnego poziomu światowego oraz poziomu sąsiadów z krajów socjalistycznych.

Postęp techniczny w krajowym lotnictwie sportowym jest najwyraźniejszy w szybownictwie i jego osprzęcie, a więc tam, gdzie Aeroklub PRL ma najwięcej do powiedzenia i w zasadzie spełnia rolę wiodącą.

Nasi piloci szybowcowi mają do dyspozycji na co dzień wachlarz sprzętu produkcji krajowej, spełniający praktycznie wszystkie potrzeby szkolenia i masowego wyczynu. To trwały dorobek, realizowany konsekwentnie od szeregu lat, przy twórczej współpracy Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego i przemysłu.

Przed dziesięciu laty „Skrzydlata Polska" była inicjatorką dyskusji na temat radia w szybownictwie. Przed kilku laty twierdzono jeszcze poważnie, że radio to straszliwa groźba dla lotników, bo odwraca ich uwagę i nigdy nie wiadomo, czym się taki lot z gadającą skrzyneczką na pokładzie skończy. Dziś radio stało się czymś tak oczywistym, że nawet początkujący piloci LPW pierwszego stopnia twierdzą zgodnie, iż z radiem lata się pewniej, a więc — bezpieczniej.

Pierwsze masowe zastosowanie radia w naszym sporcie szybowcowym miało miejsce w 1964 roku na mistrzostwach Polski w Lesznie. Było tam w użyciu około 50 radiostacji polskiej konstrukcji i produkcji RS-2A. Radiostacje te, opracowane przez przemysł z inicjatywy Aeroklubu PRL, służyły wiernie naszym szybownikom w wielu zwycięskich wyprawach na zawody zagraniczne, także za ocean.

Obecnie przechodzi próby użytkowe prototyp następnej radiostacji szybowcowej polskiej konstrukcji, RS-3. Jest to całkowicie tranzystorowa radiostacja miniaturowa zapewniająca łączność radiotelefoniczną na pięciu kanałach. Jest ona ponad trzy razy lżejsza od radiostacji RS-2A (ciężar RS-2A wraz z zasilaniem — 10,5 kG, ciężar całkowity RS-3 wynosi tylko 3,25 kG), czterokrotnie mniejsza, a zasięg ma większy niż jej znana poprzedniczka, która ponadto miała tylko trzy kanały łączności.

Sprawdzony zasięg współdziałania dwóch radiostacji RS-3, jednej znajdującej się na ziemi, drugiej — w szybowcu na wysokości 1 000 m, wynosi 130 km (w tych warunkach zasięg radiostacji RS-2A wynosił 110 km). Jak dotąd, szybownicy żadnego z krajów socjalistycznych nie posiadają takiego sprzętu.

Nowe urządzenie SAT-5, to oszczędna szybowcowa aparatura tlenowa do lotów wysokościowych do 12 000 m. W 1966 roku była ona w próbnym użytkowaniu. W roku bieżącym pojawiły się już w aeroklubach seryjne aparaty tlenowe SAT-5, które nie mają równorzędnego odpowiednika w żadnym z krajów socjalistycznych.

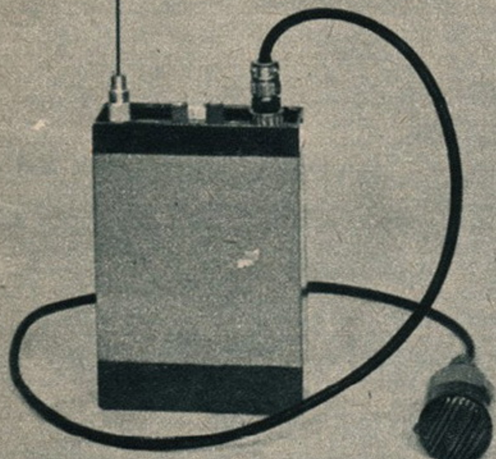
W końcowej fazie prób użytkowych znajduje się nowy sztuczny horyzont akrobacyjny SHA-1



Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI (2)

z miniaturowym zasilaczem tranzystorowym. Jak dotąd (z krajów socjalistycznych tylko CSRS posiada odpowiednik naszego SHA-1.

Porównując nasze osiągnięcia techniczne szybownictwa, wprowadzone już do użytkowania, z aktualnym poziomem światowym można stwierdzić, że:



Pierwsze zdjęcie nowej radiostacji szybowcowej RS-3. Była ona eksponowana na tegorocznej Wystawie Osiągnięć Polskiej Myśli Badawczej, co nadaje wysoką rangę tej konstrukcji.

- Poziom techniczny i ilościowy seryjnych szybowców wyczynowych i innych będących w dyspozycji naszych pilotów aeroklubowych wciąż stanowi czołówkę światową.
- Nowy osprzęt szybowcowy jest na dobrym średnim poziomie światowym. W tej dziedzinie uzyskano w ostatnich latach duży postęp, zmniejszający dotychczasowy dystans od czołówki światowej.

Jeśli chodzi o szybowce wyczynowe najwyższej klasy, przeznaczone m. in. dla przyszłorocznych mistrzostw świata, to za wcześnie jest o nich mówić. „Foka-5" została już pomyślnie oblatana; czekamy na „Zefira-4".

„POLSKI KLUCZ"

Przygotowanie techniczne polskich ekip szybowcowych na mistrzostwach świata — to właściwie oddzielny temat. Można powiedzieć bez przesady, że jak dotąd żadna ekipa zagraniczna nie dorównuje naszej pod względem poziomu obsługi technicznej. Zaczęło się to od Szybowcowych Mistrzostw Świata w 1960 roku w Kolonii (NRF). Każde następne mistrzostwa wnosiły do wyposażenia naszej ekipy nowe elementy techniczne, często unikalne.

Nie miejsce tutaj na przypominanie o nielicznej przecież ale dobranej obsłudze technicznej, która, gdy trzeba było, potrafiła dokonywać cudów sprawności. Interesuje nas sprawa zasadnicza — koncepcja.

Nasza obsługa techniczna jest z góry przygotowana na wszelkie okoliczności i warunki pracy. Świetnie przemyślany, choć z konieczności transportowych bardzo niewielki, zestaw narzędzi daje możliwość wykonywania różnych prac warsztatowych. Są tam nawet promienniki podczerwieni, przyspieszające suszenie klejów i lakierów.

Dziś nasza obsługa techniczna cieszy się wysokim autorytetem na zawodach międzynarodowych. Zwracają się do niej często o pomoc i poradę.

A zaczęło się to właśnie na Szybowcowych Mistrzostwach Świata w NRF. Na lotnisku w Kolonii trwały przygotowania do otwarcia tej wielkiej imprezy. Organizatorzy zamierzali uruchomić duży zespół prądotwórczy. Niemiecka obsługa techniczna miała kłopoty z odkręceniem jakiejś wielkiej nakrętki. Wtedy majster — szef obsługi sięgnął po młotek i przecinak, pokazując stojącemu opodal mechanikowi z naszej ekipy ten, jak się wyraził złośliwie, „polski klucz". Nasz mechanik bez słowa podszedł do polskiego wozu technicznego i na oczach wszystkich wyjął jeden ze znormalizowanych pojemników, a następnie powrócił do Niemców zmagających się przecinakiem z oporną nakrętką. Otworzył lakierowany pojemnik, w którym spoczywał komplet kluczy o różnych rozmiarach, i wciąż bez słowa podał go majstrowi.

Trzeba było widzieć twarz niemieckiego majstra! Zaczerwienił się po uszy. Sprawnie odkręcił nakrętkę, a następnie osobiście odniósł cały komplet do naszego wozu. Odchodził tyłem, kłaniając się bez przerwy. Wszystko się odbyło w milczeniu, ale Niemcy dobrze zrozumieli naukę.

Potem rozpoczęły się zawody. Nasi piloci zaczęli zwyciężać, a sprawność obsługi technicznej była pilnie obserwowana przez Niemców i innych uczestników mistrzostw. Ale teraz nie było złośliwości i drwiących uśmieszków. Teraz uczono się od nas.

I to też jest wynikiem postępu technicznego w polskim lotnictwie sportowym.

DUŻE RZECZY W MAŁYM LOTNICTWIE

Małe lotnictwo — to modelarstwo. I tej dziedziny sportu lotniczego nie ominął świadomie realizowany rozwój postępu technicznego. Tak więc Aeroklub PRL jest pierwszą i jedyną dotąd organizacją w kraju, która zaopatruje dość systematycznie swoich najlepszych zawodników w wielokanałowe aparatury do zdalnego kierowania modeli sprowadzane zza granicy. Jest też pierwszą i jedyną dotąd organizacją, która zajęła się seryjną produkcją krajowych jednokanałowych aparatur kierujących. Właśnie dzięki staraniom Aeroklubu PRL przemysł krajowy rozpoczął produkcję rezonatorów kwarcowych i miniaturowych przekaźników ujawniających, z czego obecnie mogą korzystać także radiomodelarze z innych organizacji. Wreszcie — przygotowuje się produkcję krajową nowoczesnych mechanizmów wykonawczych dla radiomodeli.

W POGONI ZA DOSKONAŁOŚCIĄ

Omawiając problemy techniczne Szybowcowych Mistrzostw Świata rozegranych w 1958 roku w Lesznie pisaliśmy wówczas w „Skrzydlatej Polsce", że przyszłość szybownictwa wyczynowego najwyższej klasy, to tworzywa sztuczne i komputery.

Dziś jesteśmy już prawdopodobnie na pułapie możliwości w zakresie klasycznej technologii i aerodynamiki szybowcowej. Dalszy radykalny wzrost doskonałości szybowców będzie możliwy na drodze nowej technologii (mam na myśli laminaty szklane, które jak dotąd wykazują przewagę nawet nad metalem) i aerodynamiki tzw. indywidualnej. Rzecz w tym, że projekt aerodynamiczny opracowuje się kompleksowo dla konkretnego szybowca. Tutaj wszystko jest podporządkowane jednorazowym optymalnym cechom obliczonym przez maszyny matematyczne. Elementy opracowane dla danego szybowca wcale nie muszą być dobre dla innych. Teraz nowy szybowiec przestaje być zlepkiem znanych profilów, układów i danych statystycznych. Jest jakby skrojony od nowa, najlepiej i niepowtarzalnie. Wielką rolę odgrywają przy tym badania modelowe na elektronicznych maszynach cyfrowych i analogowych, a także — tunelowe.

Jesteśmy prawdopodobnie w punkcie zwrotnym w technice szybowcowej. Coraz częściej będzie się ona zbliżała do metod wielkiej techniki lotniczej. Nowoczesna chemia i technika obliczeniowa zastąpi rękodzieło, pozwalając niewielkiej liczbie wysoko wykwalifikowanych pracowników robić to, co dotychczas czyniły dziesiątki i setki osób pracujących metodami klasycznymi. Stąd też nowa wielka szansa dla krajów o dużych możliwościach technologicznych i obliczeniowych. A więc wysoko uprzemysłowionych. Mówiąc inaczej: przyszłość czołowej techniki szybowcowej zaczyna zależeć nie tylko od współzawodnictwa mózgów ludzkich, ale także mózgów elektronicznych oraz nowoczesnej technologii.

W tej sytuacji rychłe pojawienie się licznych szybowców o doskonałości 45—50 nie powinno być czymś zaskakującym. Taki jest nakaz chwili.

Oczywiście, sama doskonałość to jeszcze nie wszystko. W praktyce zawodniczej różnice w zakresie doskonałości np. 43—45 są mało zauważalne. Zwłaszcza, gdy wiążą się z tym inne cechy pilotażowe i użytkowe porównywanych szybowców. Dopiero suma tych cech stanowi o rzeczywistej wartości szybowca.

Niedaleka przyszłość osprzętu (a więc już teraźniejszość, jeśli chodzi o zaawansowany bieg opracowywania), to komputery. Są to miniaturowe przeliczniki elektroniczne (lub inne) odciążające pilota szybowcowego od wszelkich czynności ubocznych związanych z nawigacją, obliczaniem dolotów itp. Pilot ma przede wszystkim obserwować oraz oceniać sytuację meteorologiczną i w oparciu o dane komputera podejmować optymalne decyzje taktyczne.

Wbrew pozorom, to nie będzie zawężenie udziału człowieka w sukcesie sportowym. Przeciwnie! Pilot odciążony od licznych czynności ubocznych będzie mógł lepiej oceniać sytuację i odbierać więcej wrażeń, nawet estetycznych. Dopiero wtedy nadużywane obecnie twierdzenie o pięknie sportu szybowcowego znajdzie właściwe uzasadnienie.

O TYM, CZEGO NIE MA

O samolotach można pisać bardzo dużo, albo bardzo mało. Wybierzmy tę drugą drogę. Fakt pozostaje faktem, że Aeroklub PRL nie rozporządza jeszcze nowoczesnymi krajowymi samolotami z prawdziwego zdarzenia. Nie jest też czynnikiem wiodącym przy ich projektowaniu. Tym zajmuje się przemysł lotniczy. Ale faktem jest również to, że pierwsze „Wilgi-3" przechodzą próbny egzamin użytkowy w aeroklubach. Wprawdzie nie spełniają one jeszcze wszystkich życzeń i wymagań przyszłych użytkowników, ale są wreszcie realne szanse na doprowadzenie tej sprawy do końca. Zarysowuje się też import samolotów akrobacyjnych z ZSRR i CSRS, a także próby własnych poczynań w tej dziedzinie.

Podobnie jest z kilku innymi tematami technicznymi z różnych dziedzin sportu lotniczego.

ROLA AEROKLUBU PRL W ROZWOJU TECHNICZNYM POLSKIEGO LOTNICTWA SPORTOWEGO

Taki właśnie tytuł powinien nosić powyższy artykuł. Ale w istocie chodzi przecież tylko o to: ABY NAM SIĘ LEPIEJ LATAŁO. Coraz lepiej!

Rozwój techniczny w lotnictwie ma tylko przeszłość i przyszłość. To co się robi dziś, to już przyszłość, o której będziemy wiedzieli może za rok, może za kilka lat. A to o czym już dziś się myśli, to jakby pasjonująca wizja fantastyczno-naukowa. To porywająca WIELKA PRZYGODA techniczna.

Życzmy więc pomyślnych wiatrów tym wszystkim, którzy znajdują się stale w marszu, zawsze w drodze.

«ISKRY» NA START

ZIMA. Na polach śnieg. Pomimo to na lotnisku Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie ożywiony ruch. Kilkanaście szkolno-treningowych „Iskier" czeka na swoją kolejkę startu. Wokół nich krzątający się pracowitością mrówek technicy i mechanicy. Na swych stanowiskach, niewidoczni na pierwszy rzut oka, czuwają kontrolerzy ruchu lotniczego, radarzyści. Sprawnie kieruje ruchem kierownik lotów. I oczywiście piloci — zdrowi, młodzi, pełni życia, lotniczej wiedzy i umiejętności pilotażowych, ludzie z otwartymi głowami.

Co chwila z uprzątniętego pasa startowego, wyraźnie odcinającego się od zimowego pejzażu, odrywają się na śmigłych „Iskrach" i z mocą kilku tysięcy koni mechanicznych mkną w niebieską przestrzeń. Bo choć czują się na lotnisku jak u siebie w domu, to jednak ich żywiołem jest powietrze, pasją życiową latanie, a miłością lotnictwo. To nic, że zadania stawiane w powietrzu są coraz trudniejsze i wymagają nierzadko ogromnego wysiłku. W sukurs przychodzi wtedy nabyta w czasie szkolenia wiedza i umiejętności, opanowanie i zimna krew, kondycja psychiczna i fizyczna, technika i ludzie lotnictwa.

Dziś na szkolnym lotnisku „dorosłe" latanie — latają wyłącznie instruktorzy piloci OSL. Już jednak wkrótce nowy zastęp podchorążych OSL zasiądzie za sterami „Iskier" pod okiem właśnie szkolnego instruktora-pilota. Sporo lotów i wiele godzin muszą spędzić razem w powietrzu, nim instruktor zdecyduje się na dopuszczenie ucznia do lotu samodzielnego. W sumie jednak od latania w aeroklubie na szybowcach w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia, poprzez szkolenie na samolotach tłokowych w ramach LPW II stopnia, do samodzielnego pilotowania samolotu odrzutowego „Iskra" upływa zaledwie niewiele ponad 2 lata. Nie koniec jednak na tym. Podchorążowie OSL jeszcze w szkole, na ostatnim, trzecim roku nauczania zasiadają za sterami samolotów bojowych. Większość z nich kończąc szkołę wraz ze szlifami oficerskimi otrzymuje również świadectwo pilota wojskowego III klasy.

Pomimo tych niewątpliwych osiągnięć i ciągłego postępu w nauczaniu i szkoleniu, już w najbliższym czasie nastąpi dalszy bardzo poważny krok w systemie dydaktycznym OSL. Sławna „Szkoła Orląt" zostaje bowiem wyższą uczelnią techniczną. Jej słuchacze w nowym, czteroletnim programie nauczania zdobędą dyplom inżyniera. Ogromny to postęp, wymagający wielkiego i rzetelnego wysiłku kadry jak i samych podchorążych. Wierzymy jednak w ostateczny sukces. Bowiem lotnicy — to twardzi, nie bojący się trudności i gorąco kochający swoją Ojczyznę ludzie. Zrobią więc wszystko, by ciągle przysparzać chwały polskim skrzydłom. **(kh)**





List młodego pilota wojskowego

PIERWSZE SKRZYDŁA W AEROKLUBIE

Kochana Redakcjo!

Ukończyłem sławną Oficerską Szkołę Lotniczą im. J. Krasickiego, popularnie zwaną Szkołą Orląt, w Dęblinie. Jestem młodym oficerem-pilotem, kocham swój zawód, osiągnąłem swój cel. Dlatego chciałbym na łamach „Skrzydlatej Polski" podkreślić, że nie zapomniałem o pilotach-instruktorach Aeroklubu PRL, którzy pierwsi wprowadzili mnie i moich kolegów, obecnie pilotów wojskowych, w świat szybowców, spadochronów i samolotów, w świat nieprzemijających przygód. Oni pierwsi dostarczyli nam wielu przeżyć i odczuć estetycznych związanych z lotnictwem, tzn. z pięknem. Instruktorzy aeroklubowi pomogli mnie i moim kolegom w utrwaleniu miłości do wszystkiego co lata, do lotnictwa.

Nigdy nie zapomnę ich bardzo serdecznego i szczerego stosunku do adeptów i wielbicieli lotnictwa. Pamiętam z jaką cierpliwością poprawiał i tłumaczył mi moje błędy pilotażowe mój instruktor szybowcowy p. Jóźwiak, który pierwszy przypiął mi skrzydła. Pamiętam, jak bardzo przeżywaliśmy mój pierwszy samodzielny lot na „Musze". Bardzo mile wspominam instruktorów szybowcowych ze Szkoły Szybowcowej w Jeżowie, którzy zapoznawali mnie z lataniem w górach.

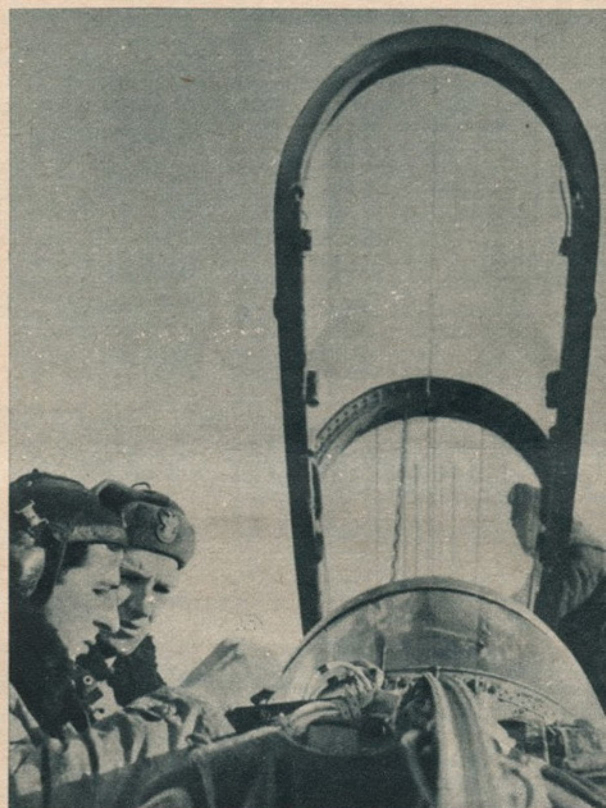
Nie utrzymuję bliższych kontaktów ze swoimi instruktorami z APRL-u, ale proszę mi wierzyć, że często wspominamy ich w gronie kolegów i są oni nam bardzo bliscy.

Dlatego za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski" pragnę złożyć najserdeczniejsze podziękowania wszystkim instruktorom i pracownikom Aeroklubu PRL za ich ciężką, odpowiedzialną, ale jakże piękną pracę. W szczególności chcę wyrazić swą wdzięczność i podziękowanie p.p. Jóźwiakowi, Musze i Spotowskiemu z Aeroklubu Łódzkiego oraz p.p. Lidii Pazio i Julianowi Ziobro ze Szkoły Szybowcowej w Jeżowie.

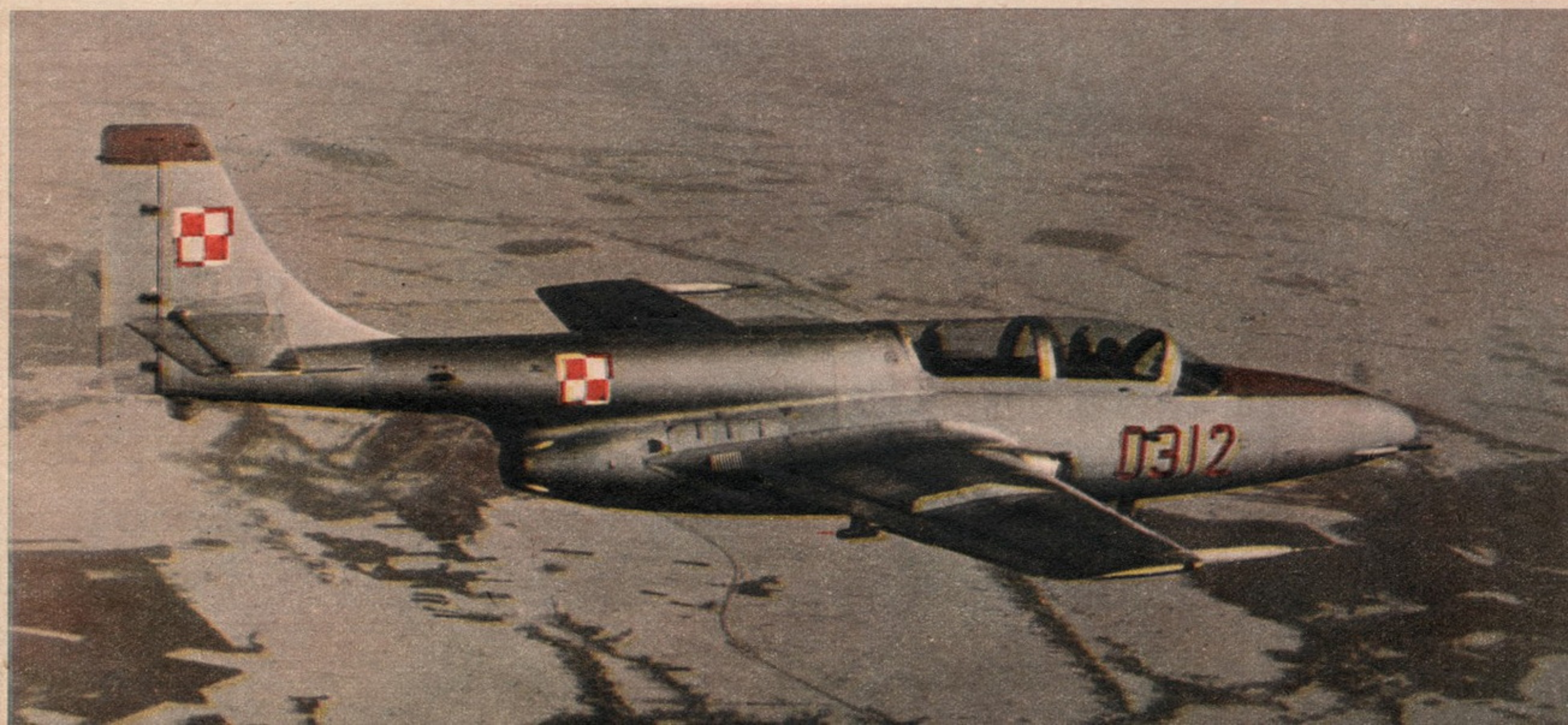
Tobie, Droga Redakcjo i Twym czytelnikom ślę moc lotniczych pozdrowień.

Twój wierny czytelnik

ppor. pil. ANDRZEJ KRASOŃ



ZDJĘCIA: WAF — STANISŁAW IWAN



RAJD i OTK

ZAPYTANY w wywiadzie prasowym o to, jaki jest udział organizacji społecznych i młodzieżowych w systemie Obrony Terytorialnej Kraju, Główny Inspektor OTK, wiceminister Obrony Narodowej, gen. dyw. Grzegorz Korczyński stwierdził, że w systemie tym szczególna rola przypada — obok innych organizacji — Aeroklubowi Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Z uwagi na swój masowy i społeczny charakter, zgodnie ze słowami generała, Aeroklub PRL ma możność szerokiego zaznajamiania z zagadnieniami obronnymi zarówno swoich członków jak i ogółu obywateli.

To, co powiedział generał Korczyński, przyszło mi na myśl — w związku z mymi przygotowaniami do kolejnego, VI Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów.

Co ma jedno do drugiego? — mógłby ktoś zapytać. Jakie powiązania mógłby mieć rajd z zagadnieniami obronności kraju? Chyba tylko takie, że piloci i dziennikarze latają na samolotach stanowiących własność Aeroklubu PRL, a ten z kolei jest jedną z tych organizacji, o których mówił Główny Inspektor OTK.

Tak, to też. Ale, bynajmniej, nie tylko to.



Dziennikarze i piloci, biorący udział w V Rajdzie (czerwiec 1966 r.), odwiedzili jednostkę wojsk Obrony Terytorialnej Kraju. Na zdjęciu: zastępca Głównego Inspektora OTK, gen. bryg. Tadeusz Hupałowski i uczestnicy rajdu. Foto: B. Koszewski

Spróbuję podejść do tej sprawy z „innej beczki". Jak to wygląda właśnie z mojej, osobistej pozycji, wielokrotnego uczestnika rajdów dziennikarzy i pilotów? Czy fakt, iż ja i wielu takich jak ja latało na rajdach, ma jakiekolwiek znaczenie w umocnieniu obronności kraju? Czy ma to w ogóle sens z tego punktu widzenia?

Otóż ma. Pozornie niedostrzegalny, w rzeczywistości głęboki. Ma znaczenie dwustronne: dla państwa i dla samych uczestników rajdów, pilotów i dziennikarzy, osobiście.

Mam wrażenie, że należałoby tu rozpatrzyć tylko korzyści, jakie z uczestnictwa w rajdach czerpią w aspekcie obronności dziennikarze. Z pilotami bowiem sprawa jest zupełnie krótka: dla nich rajd to jeszcze jedna sposobność porządnego polatania, a więc — sposobność dalszego udoskonalania umiejętności pilotażowo-nawigacyjnych, a przynajmniej zachowywania dobrej formy na aktualnie przez poszczególnych pilotów utrzymywanym poziomie. Zaś poziom reprezentowany przez kadrę pilotów sportowych — to rzecz nie do pogardzenia dla OTK.

Są ludzie, którzy z niewiadomych powodów chcieliby zdeprecjonować rajd pod względem lotniczym i za wszelką cenę sprowadzić go do roli dobrej okazji dla dziennikarzy w celu zrobienia wygodnej li tylko przejażdżki od miasta do miasta, udziału w spotkaniach z władzami terenowymi, wygodnego i w towarzyskiej cieplarniano-klubowej atmosferze uskutecznionego sposobu „zakoszenia" tematów z tzw. terenu. Odlotniczyć rajd! Po co taki nacisk na lotnicze konkurencje rajdu? Po co te cholerne „ściganie się", studiowanie wraz z pilotem map, kapowanie się na wskazaniach przyrządów pokładowych, orientowanie się w terenie, nabijanie sobie głowy znajomością punktów charakterystycznych trasy (znów mapa!). Od czego jest facet, który siedzi w pierwszej kabinie?

Oto „filozofia" tych ludzi.

Machnie potem taki do swego organu dwa-trzy kawałki napęczniałe „problemami", „zagadnieniami", „ekonomiką", „rzuci" te problemy łaskawie pod szybką uwagę kompetentnych władz i oniemiałego z wrażenia społeczeństwa, i... jest zadowolony, że odwalił kawał dobrej roboty. Pisze jeszcze od niechcenia „problemowy" artykuł o tym jak zmienić rajd, aby był lepszy i posyła go ekspresem do „Prasy Polskiej".

Biedak. Nie wie, że razem z nim „rzuciło" do wiadomości władz całe sterty problemów (może nawet i ważnych) sporo innych dziennikarzy. Nie wie, że władze by musiały jednak zwariować, gdyby zechciały od razu wziąć się za ich realizowanie. Nie wie (chyba), że jego projekty „odlotniczenia" rajdu to nie tylko zwykła taniocha, ale i rzecz szkodliwa.

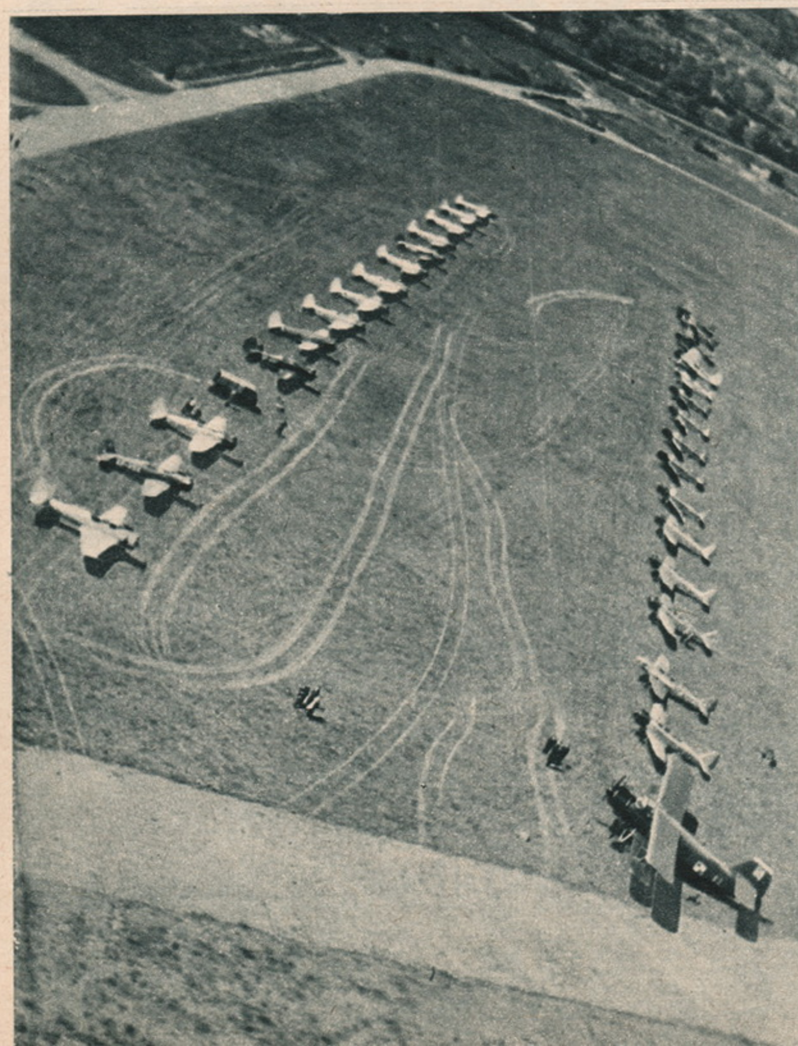
Otóż to: rzecz szkodliwa dla obronności kraju. Bowiem nie zawaham się stwierdzić, że właśnie nie przez pomniejszanie lotniczych elementów rajdu wiedzie droga do wzmocnienia tej obronności. Godny pożałowania jest ten, kto tego nie widzi. I całe szczęście, że dzięki w porę wszczętej obronnej kampanii prasowej (pochwalę się: to ja pierwszy uderzyłem na alarm) — ludzie z głową na karku i latami służby spędzonej w wojsku nie dopuścili do pozbawienia niezwykle cennej cechy rajdu, jaką jest jego wysoki poziom od strony pilotażowo-nawigacyjnej.

Wróćmy jednak do postawionego poprzednio pytania: jakie korzyści czerpie z uczestnictwa w rajdach, w aspekcie obronności, dziennikarz? Dodajmy: młody, bystry dziennikarz, chłop pełen ikry, fantazji, zdrów fizycznie, energiczny, a więc potencjalny kandydat na obrońcę kraju?

Od razu należy stwierdzić, że aby mógł rzeczywiście coś skorzystać, musi być prawdziwym, wartościowym członkiem załogi, towarzyszem pilota. Bo od niego to przede wszystkim ma okazję nauczyć się tak pasjonującej rzeczy jak umiejętność czytania i posługiwania się — w warunkach zbliżonych do bojowych — mapą wojskową. Jeśli był w wojsku, to może już trochę zapomniał, jak to się robi, a tu ma okazję, aby sobie przypomnieć; jeśli nie był — umiejętność taka przyda mu się podwójnie.

Dalej: czy do pogardzenia jest okazja, aby zrozumieć na czym polega misterium zwane wykreślaniem trasy lotu? Aby się tego nauczyć, w prywatnych szkołach lotniczych na Zachodzie płacą ludzie

W roku 1964 (maj) trasa trzeciego rajdu przebiegała przez Gdańsk. Oto samoloty rajdowe po przylocie na gdańskie lotnisko Wrzeszcz. Foto: A. Ziemiński



grube dolary, funty lub franki, nie mówiąc już o zachodnioniemieckich markach. Na rajdzie wystarczy uczciwie posiedzieć wraz z pilotem po parę godzin wieczorkiem przed każdą nową konkurencją, aby to pojąć. Trzeba go tylko poprosić o taką samą mapę, jaką ma on, zaostrzyć ołówek, przygotować cyrkiel, linijkę z dokładną podziałką, trójkąt kreślarski, kątomierz... i uważać co robi pilot. Nie wstydzić się próśb o wyjaśnienia i informacje. Ręczę, że wykreślanie trasy lotu, tzw. jej obliczanie — to zajęcie zupełnie rewelacyjne dla tego, który nie wie na czym to polega. Oczywiście bez przesady: mam tu na myśli korzyści płynące ze znajomości **o co tu chodzi**, bo przecież tak czy inaczej tylko pilot, a nie dziennikarz jest odpowiedzialny za wykreślenie trasy i tylko on to potrafi szybko i skutecznie zrealizować. Ale nie zaszkodzi orientować się i w tej dziedzinie. To również może się przydać w określonych warunkach, gdy tego zażąda obronność kraju.

Sprawa samego lotu. Uważam, że dla człowieka „z nerwem" traktowanie go tylko jako żywego balastu w tylnej kabinie jest nie do zniesienia. Tak zwane wożenie d... po niebie (WDPN) — to dyshonor, po prostu lotniczy brak cech męskości. I tu, z tego miejsca, wzywam Was towarzysze po piórze: pamiętajcie, aby w czasie lotu po trasie aktywnie pomóc pilotowi w obserwowaniu terenu i znajdowaniu ukrytych w nim znaków, w identyfikacji trudnych do znalezienia obiektów, pamiętajcie nauczyć się prowadzenia maszyny na krótkich odcinkach trasy, przez co dacie pilotowi możność szybszego i dokładniejszego naniesienia na mapę znaków, względnie wykreślenia nowych kursów. Zapewniam: to nic trudnego, a wręcz pasjonujące. No 1 — sprawie obronności kraju na pewno nie zaszkodzi!

Generał Korczyński w swej wypowiedzi stwierdził, że zadaniem systemu obrony terytorialnej kraju jest m. in. zwalczanie powietrznych i morskich desantów nieprzyjacielskich grup dywersyjno-rozpoznawczych, przygotowanie społeczeństwa do obrony przed zbrojną działalnością wroga. Mają swą wagę te słowa, czas o tym otwarcie zacząć mówić, gdy się upowszechnia sprawy obronności.

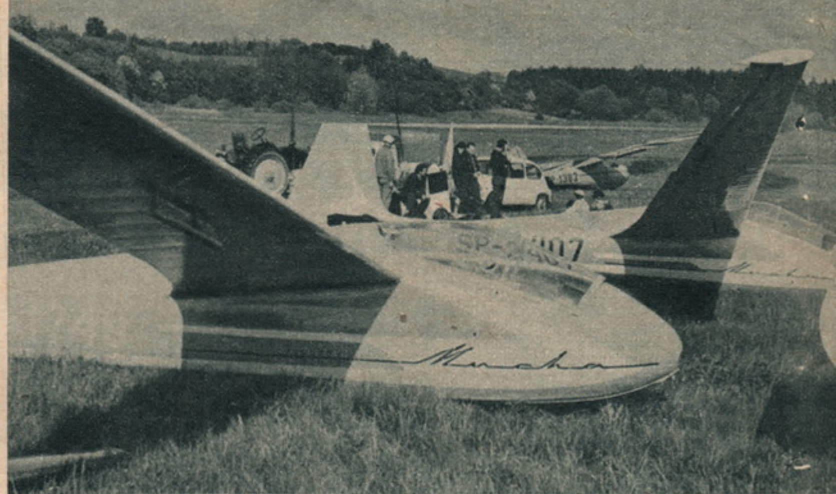
Sądzę, że gdy dziennikarze sami mocniej wciągną się do aktywnego udziału w rozgrywaniu lotniczych konkurencji rajdu, to nie tylko odniosą osobiste z tego korzyści, ale będą lepiej potrafili upowszechniać sprawy obrony terytorialnej kraju w społeczeństwie. Lepiej i skuteczniej będą umieli wytłumaczyć czytelnikom na czym polega powszechna samoobrona w warunkach współczesnego zagrożenia, jak przyczynić się do zapewnienia należytej gotowości obronnej całego organizmu państwowego, jak bronić tego organizmu w warunkach różnorodnego oddziaływania przeciwnika.

„Z satysfakcją można stwierdzić, że organizacje społeczne i młodzieżowe (a więc i Aeroklub PRL — przyp. mój) wniosły w wyniku swej dotychczasowej działalności duży wkład w dzieło przygotowania społeczeństwa do obrony i samoobrony" — powiedział generał Korczyński.

Nie ulega dla mnie wątpliwości, że Samolotowe Rajdy Dziennikarzy i Pilotów, w ich obecnej postaci, do tej tak mocno przez generała podkreślanej obronności kraju również wniosły swój wkład. I że ich rola w tej dziedzinie nie może być stłamszona.

JERZY E. ZARĘBSKI

AEROKLUB GRUDZIĄDZKI I SZKOŁA SZYBOWCOWA W LISICH KĄTACH POD JEDNYM KIEROWNICTWEM



GRUDZIĄDZ ma bogate tradycje lotnicze. W okresie międzywojennym istniały tu na przemian: Wyższa Szkoła Pilotażu, Oficerska Szkoła Lotnicza oraz Szkoła Strzelania i Bombardowania. W murach tych uczelni zdobyli „ostrogi" zwycięzcy wielu powietrznych bitew z hitlerowską „Luftwaffe" na wszystkich frontach II wojny światowej. Nic dziwnego, że zaraz po zakończeniu działań wojennych w nadwiślańskim grodzie powstało Koło Lotnicze, które dało początek Aeroklubowi Grudziądzkiemu i Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach.

Z dniem 1 stycznia br. decyzją Zarządu Głównego APRL nastąpiło połączenie Aeroklubu Grudziądzkiego i Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach. Kierownikiem całości został Józef Sitarski, dotychczasowy komendant ośrodka w Lisich Kątach. Warto zatem omówić dorobek obydwu placówek na przestrzeni ostatnich lat.

W grudniu ubiegłego roku odbyło się walne zgromadzenie Aeroklubu Grudziądzkiego. Obrady zbiegły się z 10-leciem działalności klubu od chwili jego reaktywowania. Jubileusz wypadł nie najlepiej. Obrady przebiegały nieco inaczej, niż to się zwykle praktykuje. Był referat sprawozdawczy, przeprowadzono wybory, a dopiero później, już podczas obliczania głosów, rozpoczęła się dyskusja. W tej sytuacji skład zarządu nie uległ większej zmianie. Prezesem wybrany został ponownie Bolesław Ahl — dyrektor Zakładów Mięsnych, wiceprezesem Józef Sitarski, sekretarzem mgr Marian Sadowski — dyr. Technikum Mechanicznego, skarbnikiem Stefan Mondrzejewski — członek sekcji samolotowej i szybowcowej. Na krajowym zjeździe APRL, Aeroklub Grudziądzki reprezentować będą: B. Ahl, J. Sitarski, T. Ruciński.

Tymczasem krytyczne wystąpienia dyskutantów: Romana Mielcarskiego, Fryderyka Boligłowy i mgra Jerzego Adamka (z APRL), ujawniły krótkowzroczną politykę kierownictwa Aeroklubu Grudziądzkiego w całokształcie dotychczasowej działalności. Zarzuty dotyczyły sekcji szybowcowej i samolotowej. Obydwie są szczupłe, bo w niedostatecznym stopniu szkolono pilotów dla własnych potrzeb. Z kolei bardziej zaawansowani piloci nie notują osiągnięć. Wynika to m. in. stąd, że kierownictwo klubu stosowało mniej kłopotliwe metody w trakcie realizowania zadań szkoleniowych. Na przykład ani razu nie zorganizowano zawodów wewnątrz klubu. Jedynie sekcja modelarska szczyci się pokaźnym dorobkiem, a to głównie dzięki wysiłkom Floriana Synakiewicza i Jana Michalskiego.

Znacznie lepsze rezultaty ma w swej działalności Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w Lisich Kątach.

Na zdjęciach: wyżej — Na szybowisku w Lisich Kątach, niżej — Któż nie bywał w lisiokącklej szkole. Często rozbrzmiewał tu obcojęzyczny gwar. Stoją od lewej: Józef Sitarski, znany szwajcarski działacz szybowcowy — inż. Gehriger i Józef Dankowski, trener kadry szybowcowej.



Jakkolwiek trudno porównywać obydwa ośrodki, to warto chyba przypomnieć, że na przestrzeni lat 1951—1966 wystartowało z Lisich Kątów 44 pilotów szybowcowych do rekordowych lotów, z których połowa ustanowiła rekordy międzynarodowe. W tym okresie 261 pilotów szybowcowych wyszkolono do III klasy, 95 do II klasy i 17 do I klasy. Łącznie zanotowano blisko 300 przelotów długości ponad 300 km, nadano setki różnych uprawnień, piloci przelecieli po trasach zamkniętych i otwartych ponad 400 tys. km; ogólny nalot zamyka się liczbą ponad 45 tys. godz. Warunki do srebrnej odznaki uzyskało ponad 500 pilotów, do złotej 198, do diamentowej 156.

Można przytoczyć szereg innych danych obrazujących działalność Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach.

Dalsze perspektywy rozwoju Aeroklubu Grudziądzkiego, zasilanego przez ośrodek w Lisich Kątach, są bardziej optymistyczne. W drugiej połowie lutego odbyło się pierwsze po walnym zgromadzeniu zebranie nowego zarządu, na którym obok spraw organizacyjnych omówiono zamierzenia na ten rok. Do zarządu dokooptowano sekretarza KMiP PZPR inż. Stefana Wielgosza, który przejął funkcję wiceprezesa społecznego od aktualnego wiceprezesa urzędującego Józefa Sitarskiego.

Plany są ambitne. W okresie letnim do III klasy szybowcowej szkolić się będzie kilkudziesięciu pilotów dla potrzeb własnych klubu. Kandydatów jest już 65. Co ciekawe, są to chętni zaledwie z dwóch szkół — Technikum Chemicznego i Elektrycznego oraz Technikum Mechanicznego. Wszyscy, za społeczną pomocą dra Piątka, przeszli pomyślnie wstępne badania lekarskie, a ostatnio odwiezieni zostali samochodem aeroklubu do wrocławskiego GOBLL. Rozpoczęto również wykłady teoretyczne. W szkołach odbywają się spotkania na tematy lotnicze, połączone z wyświetlaniem filmów. W tym przypadku dużą inicjatywę i pomoc przejawiają gorący zwolennicy sportu lotniczego — dyrektorzy miejscowych szkół średnich mgr Marian Sadowski i mgr Bolesław Krzemień.

Akcja różnego rodzaju imprez w szkołach jest szczególnie nasilona przed krajowym zjazdem Aeroklubu PRL. Oto dalsze zamierzenia: dla potrzeb własnych klub szkolić będzie dwóch pilotów samolotowych do III klasy, w lotach wieczonych 20 pilotów szybowcowych, do II klasy szybowcowej 15 pilotów, do I klasy szybowcowej 3 pilotów. Obok tego planuje się uzyskać 10 srebrnych i 12 złotych odznak szybowcowych oraz 14 diamentów do złotych odznak. W lipcu na obozie LPW I stopnia szkolić się będzie ponad 20 chłopców. Niemal wszyscy przeszli już pomyślnie przez komisję lekarską. Bardziej zaawansowani piloci samolotowi przeszkoleni zostaną na samolocie PZL-101. W sierpniu, po raz pierwszy w dziejach klubu, odbędą się wewnętrzne zawody szybowcowe o puchar przechodni przewodniczącego Prezydium MRN mgra Władysława Dobrowolskiego. Najlepsi reprezentować będą Aeroklub Grudziądzki na imprezach szybowcowych.

Tych ostatnich na szybowisku w Lisich Kątach będzie w tym roku szczególnie dużo. W dniach od 4 do 18 czerwca rozegrane tu zostaną XIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski, od 22 czerwca do 4 lipca III Krajowe Zawody Szybowcowe, wreszcie na przełomie lipca i sierpnia Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza. Podobnie jak w latach ubiegłych liczy się na pomoc Zarządu Miejskiego ZMS w Grudziądzu, który patronował dotychczas poczynaniom Wyczynowej Szkoły Szybowcowej.

Aeroklub Grudziądzki kontynuować będzie w dalszym ciągu szkolenie treningowe pilotów szybowcowych z innych klubów. W miesiącach od kwietnia do końca września organizowane będą turnusy treningowe dla około 100 pilotów. Ponadto w sierpniu zorganizowany zostanie w Lisich Kątach turnus szkolenia podstawowego dla dziewcząt. Kandydatek jest już sporo.

BOGDAN ZAKRZEWSKI







Małe lotnictwo w Aeroklubie PRL

PAWEŁ ELSZTEIN

MAŁE lotnictwo, którym to określeniem obejmujemy obecnie liczne dyscypliny modelarsko-techniczne i sportowe, liczy w Polsce najwięcej entuzjastów zarówno zorganizowanych, a więc policzonych, jak i nie zorganizowanych, nie objętych żadną statystyką. Stąd też najgłośniej u nas o małym lotnictwie, stąd też najwięcej skarg na różne niedopatrzenia administracyjno-organizacyjno-handlowe płynie od młodych konstruktorów statków powietrznych pod adresem naszych władz lotnictwa sportowego.

Gdybyśmy mieli do czynienia z grupką modelarzy, na pewno wówczas wszyscy byliby zadowoleni i kłopoty byłyby proporcjonalnie nikłe. Ale obecnie modelarze noszą tworzą wielką armię, zasilaną — jak wszystkim wiadomo — „wyżem demograficznym". A duży interes — to duże kłopoty. Sztuka prawdopodobnie polega na umiejętności dowodzenia tak dużymi zgrupowaniami. W najlepszej jednak strategii zdarzają się jakieś niepowodzenia, szczególnie, gdy występuje zmienność sytuacji.

Na pewno Wydział Kół Lotniczych i Modelarstwa Aeroklubu PRL pełni w pewnym sensie rolę dowódczą, jeśli przyjmiemy wojskowe porównania. Kieruje zatem pracą 20 051 zrzeszonych modelarzy, jeśli przyjąć ogólny stan wyszkolenia w roku 1966, zgrupowanych w 707 modelarniach, czyli pracowniach młodych lotników. I tej wielkiej rzeszy młodzieży organizuje opiekę instruktorską, zaopatrzenie materiałowe, przeprowadza imprezy itp.

Liczby bezwzględne przelane na papier są okrutne. Jedna listewka waży kilka gramów, ale kto potrafi wyobrazić sobie tony, albo lepiej metry sześcienne drewna potrzebnego dla setek pracowni modelarskich? Oto dla przykładu parę liczb wyrwanych z notesu zaopatrzeniowca, a dotyczących wyłącznie zaopatrzenia centralnego. W roku 1966 rozprowadzono 400 silników modelarskich (średni koszt około 300 zł), pół tony eteru technicznego, jako dodatku do paliw silnikowych; 10 kG gumy napędowej; 8 m sześciennych drewna balsa; 9 m sześciennych sklejki i 40 ryz ultracienkiego papieru japońskiego na pokrywanie modeli (ryza ma 500 arkuszy). Liczby te nieco oszołamiają, jeśli nawet nie wymieniać zakupów dokonywanych w poszczególnych klubach lotniczych, bo wówczas okazałoby się, iż obroty dla celów małego lotnictwa przekraczają utargi wszystkich domów towarowych w Polsce.

Gdzie mieszczą się modelarnie APRL? Otóż przeważnie przy większych skupiskach ludności, z wykorzystaniem zabudowań aeroklubowych, szkolnych i innych. Największe zagęszczenie sieci modelarni wykazuje Aeroklub Warszawski (50 pracowni), potem Bielsko-Bialski — 32, Bydgoski — 32, Opolski — 31, Poznański — 30, Szczeciński — 34, Śląski — 13, ROW — 20, Gliwicki — 26. Naturalnie, wymieniono tu tylko aerokluby najpotężniejsze, choć wcale nie znaczy, że liczby podane są jakimś szczytem osiągnięć. Ot na przykład Aeroklub Warszawski ma na koncie 50 modelarni, ale w milionowym mieście Warszawie tylko na palcach jednej ręki udałoby się zliczyć pracownie oznakowane inicjałami APRL. Istniejące możliwości nie są na pewno realizowane w stu procentach, chociaż zawsze pamiętać wypada o prawie wielkich liczb i wielkich zamierzeniach, które mogą przerosnąć możliwości organizatora.

Sprawdzianem pracy i wyżyciem się sportowym młodzieży lotniczej są imprezy. W latach 1965-66 Aeroklub PRL przeprowadził 133 imprezy małego lotnictwa, w których uczestniczyło 13 tysięcy modelarzy. Do liczb tych dodać trzeba jeszcze 32 tysiące entuzjastów sportu latawcowego, którzy startowali na dziesiątkach imprez organizowanych w 1966 roku (przy ścisłej współpracy ze „Społem"). Mało tego, w tymże roku zorganizowano 88 wystaw i 130 publicznych pokazów modelarskich, uwzględniając osiągnięcia poszczególnych aeroklubów.

Jeśli chodzi o zawody wyłącznie przeznaczone dla sportowców uzyskujących odpowiednie uprawnienia, to w roku ubiegłym na 27 imprezach krajowych startowało 1 404 zawodników, a za granicą uczestniczono sześciokrotnie w różnych imprezach.

Nasi modelarze zdobyli w roku ubiegłym 105 odznak brązowych, 97 srebrnych, 17 złotych i 4 diamentowe. Ustalono również cztery rekordy krajowe. Plon dość bogaty, szczególnie jeśli chodzi o grupę najmłodszą.

Miłośnikom liczb można podać jeszcze jedno, moim zdaniem najbardziej interesujące, zestawienie dotyczące rodzaju i ilości zbudowanych modeli w pracowniach APRL w roku 1966:

Szybowce A-2 — 512 sztuk
Gumówki — 218
Modele z napędem mechanicznym — 188
Wodnosamoloty — gumówki — 37
Wodnosamoloty z napędem mechanicznym — 26
Mikromodele — 11
Szybowce zboczowe sterowane mechanicznie — 21
Szybkie modele na uwięzi — 15
Akrobacyjne na uwięzi — 64
Wyścigowe na uwięzi — 18
Radiomodele akrobacyjne z napędem mechanicznym — 11
Radiomodele 1-kanałowe z napędem mechanicznym — 37
Radiomodele szybowców 1-kanałowe — 79
Modele redukcyjno-latające — 19
Modele redukcyjne na uwięzi — 75
Modele do walki powietrznej na uwięzi — 11
Doświadczalne — 2.

Razem — 1 367 modeli, przy czym liczba ta obejmuje wyłącznie konstrukcje przeznaczone na imprezy sportowe. Liczby wskazują przy okazji zainteresowania naszych modelarzy. Coraz więcej pojawia się modeli zdalnie kierowanych, chociaż liczba ich wydaje się znikoma przy przewadze modeli słabo zmechanizowanych. Brak również w wykazie liczby zbudowanych modeli rakiet, a przecież odbywały się w roku ubiegłym liczne zawody i pokazy. Rubryka zatem do wypełnienia w roku bieżącym.

Ktoś mógłby zadać przy okazji konkretne pytanie: a ile ta zabawa kosztuje? Odpowiedź nie jest łatwa, ale przyjmując wyłącznie koszty materiałów zużytych w czasie szkolenia poszczególnych grup młodych lotników, można określić na przykład, że koszt materiału dla jednego modelarza III klasy (najniższej) wynosi 40 złotych rocznie, II klasy — 46 zł, I klasy — 100 zł. Junior dysponuje materiałem za złotych 250, a senior uzyskuje w ciągu roku 500-złotową równowartość materiałową. Oczywiście, gdybyśmy policzyli uposażenia instruktorów, koszt narzędzi, eksploatację modeli itp., liczby urosłyby znacznie, ale wymowa ich nie zyskałaby na czytelności.

Aby skończyć z liczbami — jeszcze krótka informacja. Z ogólnej sumy budżetowej, przeznaczonej przez ZG APRL na potrzeby małego lotnictwa, prawie 20 procent pochłaniają imprezy, 11 procent wydawnictwa specjalne, a resztę wydatkuje się na zaopatrzenie, szkolenie centralne i dwa ośrodki (warszawski i krakowski). Przy czym te ostatnie pochłaniają około 3,3 procenta całego budżetu.

Jeśli chodzi o „system władzy", to wydział ma 14 instruktorów modelarstwa w tyluż aeroklubach regionalnych, gdzie pełnią oni funkcje kierownicze. W pozostałych klubach etaty są (niestety) wiązane i tu małym lotnictwem kierują po części instruktorzy, a po części zastępcy do spraw polityczno - wychowawczych. Oczywiście praca idzie najlepiej tam, gdzie kierownikiem jest człowiek znający się na

BUDUJEMY RADIOMODEL SZYBOWCA ● FOKA ● 6)

inż. Wiesław Schier

Wymaga się wówczas, aby model miał bardzo dużą doskonałość, dającą płaski tor lotu również i przy małych kątach natarcia. Cecha ta jest pożądana szczególnie dla modeli zboczowych i akrobacyjnych, umożliwia bowiem płaskie, szybkie i bezpieczne oddalenie się od zbocza nawet przy dużym wietrze oraz pozwala na nabieranie prędkości przed wykonaniem figury bez zbytniej utraty wysokości.

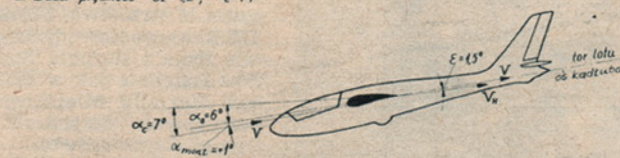
Gdybyśmy pozostawili kąt nastawienia skrzydła taki jak dla lotu z prędkością ekonomiczną, wówczas przy zmniejszeniu kąta natarcia kadłub byłby opływany pod ujemnym, bardzo niekorzystnym kątem (—4°), co wpłynęłoby na obniżenie osiągów modelu. Wyjaśnienie znajdziemy na przykładzie profilu NACA 6412. Aby temu zapobiec, należy zmienić ustawienie kadłuba względem skrzydła tak, aby w locie na zmniejszonych kątach natarcia opływ jego był również prawidłowy. Oczywiście będzie to znów rozwiązanie kompromisowe.

Przede wszystkim należy ustalić w jakim stopniu można zmniejszyć kąt natarcia skrzydła, aby nie utraciło ono doskonałości. Zależy to w dużym stopniu od profilu skrzydła, ale dla przeciętnych profili o grubości od 9—12 procent, takich jak NACA 6412 i 6409, N60, Clark-Y itp, można dopuścić zmniejszenie siły nośnej do około 0,6 czyli mniej więcej o połowę w stosunku do wartości ekonomicznej.

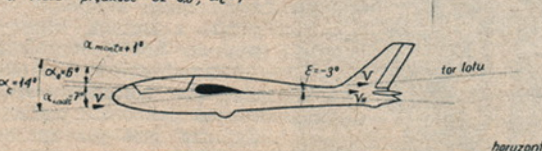
Jeżeli założymy, że kadłub w locie na zmniejszonym kącie natarcia równym około 7 stopni powinien być opływany wzdłuż swojej zasadniczej osi (tak jak na rysunku 1 a) i jeżeli weźmiemy pod uwagę, że przy kącie nastawienia profilu +5° kąt strugi napływającej na przednią część kadłuba wynosi około —4°, to obecnie, aby uzyskać osiowy opływ kadłuba, należy zmniejszyć kąt nastawienia skrzydła o około 4°. Oznacza to, że kąt nastawienia profilu NACA 6412 powinien dla tych warunków lotu wynosić około +1°, zaś inne profile np. N60 i Clark-Y należy montować pod kątem 0° (w stosunku do geometrycznej cięciwy profilu). Przy takim ustawieniu skrzydła kąt natarcia kadłuba w locie przy prędkości ekonomicznej będzie bardziej dodatni +7 stopni, a opływ kadłuba będzie wyglądał tak jak pokazano na rysunku 1 b. Można tę sytuację uznać jeszcze za prawidłową. Takie ustawienie kadłuba jest dla modeli korzystne również z innego powodu, a mianowicie ułatwia lądowanie w trudnym terenie i na zboczu — szczególnie pod stok.

Dla ułatwienia pracy konstruktorskiej podajemy na zakończenie szkic orientacyjny (rys. 2) i charakterystyczne wymiary modelu szybowca „FOKA", zmniejszonego około 4,17 razy w stosunku do oryginału.

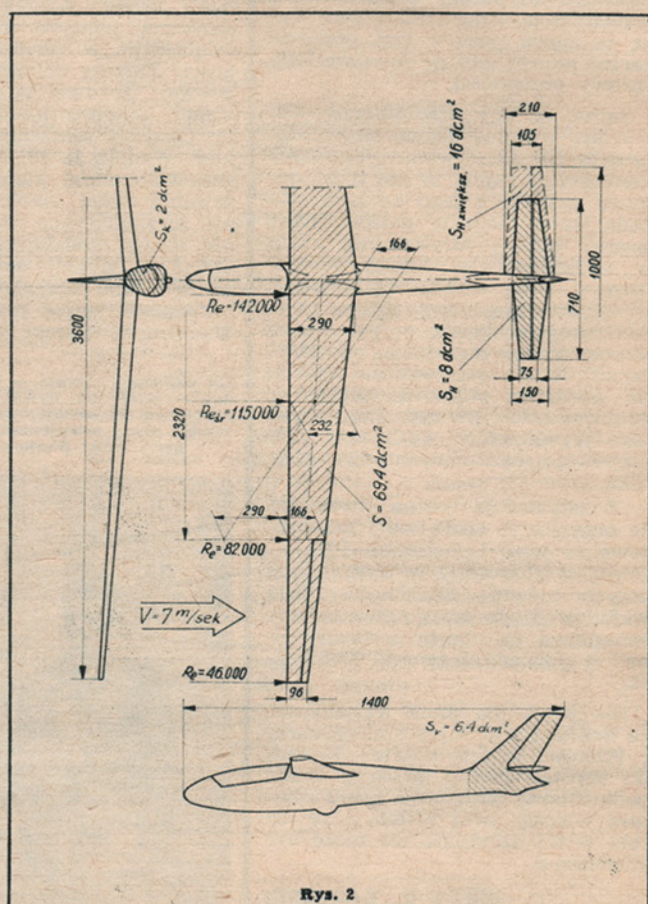
a. Duża prędkość $C_z = 1,2$, $\alpha_c = 14°$



b. Mała prędkość $C_z = 0,6$, $\alpha_c = 7°$



Rys. 1



Rys. 2

specyfice małego lotnictwa, gorzej — gdy ma o niej słabe tylko pojęcie. W takich klubach praca modelarska kuleje i wydział ma z podopiecznymi rozliczne kłopoty. Nie wszystkie kluby starają się o odpowiednich pracowników. Aż sześć aeroklubów, według informacji wydziału modelarstwa, powinno mieć drugi etat ale jakoś starania etatowe dla kierownika modelarstwa, prowadzone są, mówiąc delikatnie — opieszale.

I to właściwie w ogromnym skrócie byłoby wszystko co z okazji Zjazdu APRL można napisać o małym lotnictwie. W sposób co prawda nieco odmienny, no ale przy tak podniosłej uroczystości jeszcze krytykować, albo bałwochwalczo wychwalać?! Fakty i liczby często mówią więcej same za siebie.

Modelarstwo lotnicze w Aeroklubie PRL w ostatnim dziesięcioleciu

Rok	Modelarni: Ilość modelarni	Modelarni: Ilość modelarzy	Zdobyto odznak: brązowych	Zdobyto odznak: srebrnych	Zdobyto odznak: złotych	Zdobyto odznak: diamentowych	Krajowe rekordy modelarsk
1937	120	3 040	42	12	2	—	—
1958	120	4 419	73	35	2	—	—
1959	470	5 908	65	26	1	—	2
1960	650	10 280	51	20	4	—	2
1961	576	14 280	40	96	36	14	1
1962	661	16 054	87	106	57	3	2
1963	768	17 224	119	109	18	2	10
1964	752	20 102	76	73	5	—	—
1965	743	19 745	75	101	20	2	—
1966	707	20 001	105	97	17	—	4
	Razem		733	675	162	21	21

18 REKORDÓW
MODELARZY AEROKLUBU PRL

zarejestrowane przez Aeroklub PRL wg stanu na 1.01.1967 r.

MODELE Z NAPĘDEM GUMOWYM — klasy F1B
Długotrwałość lotu:
Model Jerzego Kosińskiego, Ligota Dolna, dnia 12.07.1963 r. — 1 h 18'8"
Odległość w linii prostej:
Model Andrzeja Gruchota, Poznań, dnia 29.05.1960 r. — 57,7 km
Wysokość lotu:
Model Jerzego Kosińskiego, Ligota Dolna, dnia 12.07.1963 r. — 1 450 m.

MODELE NAPĘDZANE SILNIKIEM TŁOKOWYM — klasy F1C
Długotrwałość lotu:
Model Maksymiliana Paździorka, Ligota Dolna, dnia 16.07.1963 r. — 52'21"
Odległość w linii prostej:
Model Stanisława Górskiego, Ligota Dolna, dnia 15.08.1954 r. — 20 km.
Wysokość lotu:
Model Maksymiliana Paździorka, Ligota Dolna, dnia 16.07.1953 r. — 1 600 m.

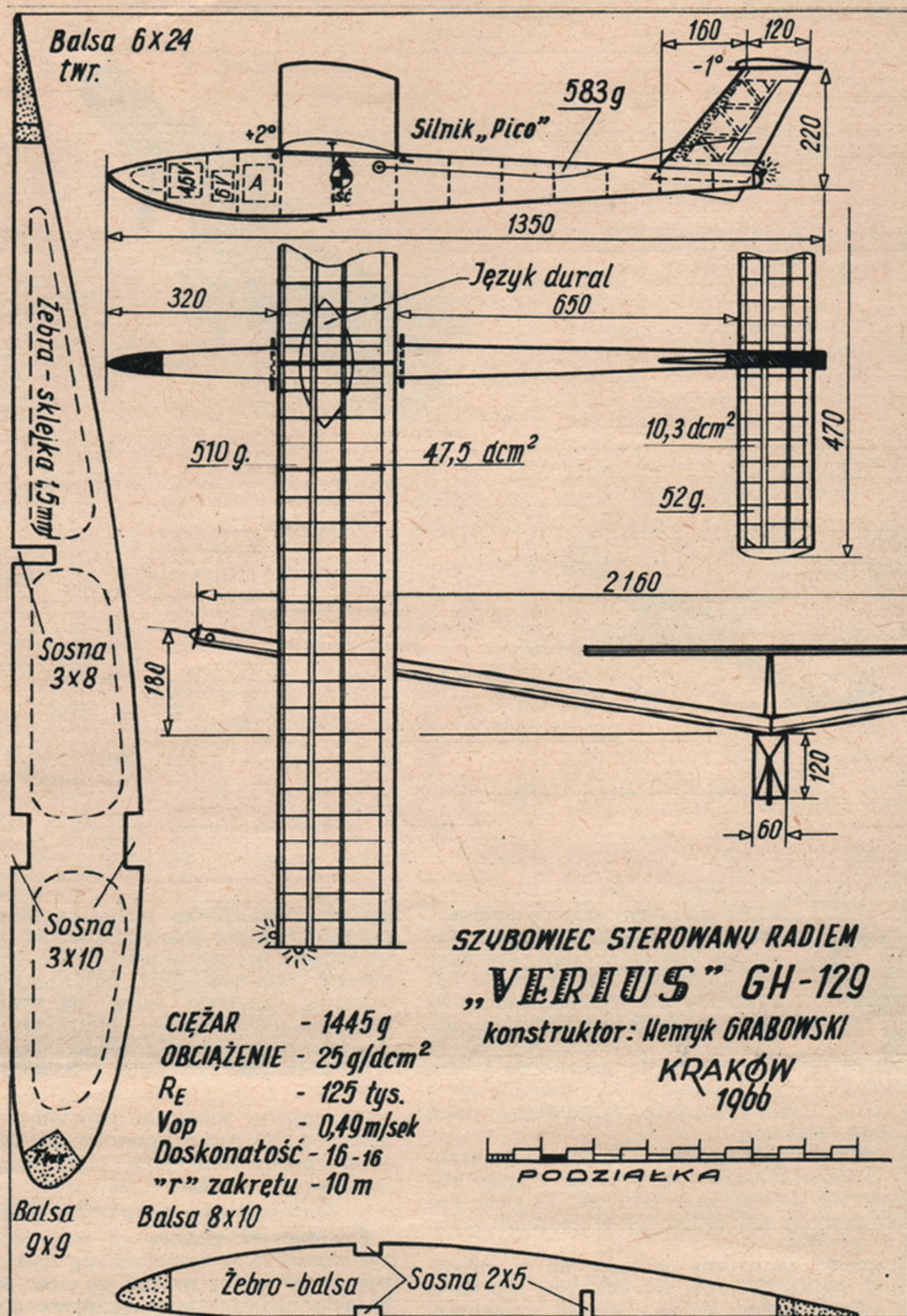
MODELE SZYBOWCÓW — klasy F1A
Długotrwałość lotu:
Model Ryszarda Piaseckiego, Strzebielino, dnia 3.07.1953 r. — 1 h 39 min.
Odległość w linii prostej:
Model Czesława Cimoszki, Stargard, dnia 18.05.1952 r. — 55,5 km.
Wysokość lotu:
Model Norberta Paruchy, Ligota Dolna, dnia 12.07.1963 r. — 1 475 m.

MODELE ZDALNIE KIEROWANE NAPĘDZANE SILNIKIEM TŁOKOWYM — klasy F3BiC
Długotrwałość lotu:
Model Wiesława Schiera, Lisie Kąty, dnia 27.07.1966 r. — 55'56"
Wysokość lotu:
Model Wiesława Schiera, Lisie Kąty, dnia 29.07.1966 r. — 650 m.

MODELE SZYBOWCÓW ZDALNIE KIEROWANYCH — KLASY F3 B i D
Długotrwałość lotu:
Model Andrzeja Cichego, Ligota Dolna, dnia 6.07.1963 r. — 2 h 1'13"
Wysokość lotu:
Model Jana Burego, Ligota Dolna, dnia 18.07. 1963 r. — 1 275 m.

MODELE SZYBKIE NA UWIĘZI — klasy F2A
Kategoria I z silnikiem tłokowym do 2,5 cm^3:
Model Andrzeja Rachwała, Sosnowiec, dnia 24.05.1966 r. — 218 km/h
Kategoria II z silnikiem tłokowym od 2,5 do 5 cm^3:
Model Henryka Bazylewicza, Kraków, dnia 28.07.1955 r. — 178,2 km/h
Kategoria III z silnikiem tłokowym od 5 do 10 cm^3:
Model Andrzeja Rachwała, Szczecin, 28.07.1959 r. — 192,5 km/h
z silnikiem odrzutowym:
Model Stanisława Skotniczego, Warszawa, dnia 30.09.1955 r. — 192,51 km/h

MIKROMODELE:
Model Piotra Stefana Bombola, Wrocław, dnia 30.06.1961 r. — 23 min. 37 sek.



● NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA ●

Jak wiadomo, tegoroczne mistrzostwa świata modeli latających odbędą się w Czechosłowacji w dniach 14—19 sierpnia. A oto garść informacji, które otrzymaliśmy od gospodarzy tej wielkiej międzynarodowej imprezy. Mistrzostwa rozgrywane będą na lotnisku klubowym Sazena, położonym około 40 km na południe od stolicy CSRS — Pragi. Zawodnicy mają zamieszkiwać w internacie szkolnym w miejscowości Suchdola, oddalonej od lotniska o około 30 km. Suchdola ma połączenie autobusowe z Pragą. Organizatorzy spodziewają się przybycia około 30 ekip, to jest około 300 zawodników. Pod względem organizacyjnym nowością będzie współpraca dwóch chronometrażystów, z których jeden jest członkiem aeroklubu CSRS, a drugi przedstawicielem zagranicznym. Przypuszcza się, iż tego rodzaju współpraca wyeliminuje wszelkie niesprawności pomiarowe i ewentualne pretensje o stronniczość. Drugą niespodzianką będzie niewątpliwie zastosowanie śmigłowców do szybkiego odzyskiwania modeli na miejsce startu. Pomoc szczególnie cenna w przypadku wiatru, który zawsze znosi modele utrudniając pogoń, a co gorsze przedłużając czas trwania imprezy. Jednym słowem, mistrzostwa świata u naszych południowych sąsiadów zapowiadają się wspaniale i należy oczekiwać, iż również doskonałe będą wyniki sportowe — myślimy naturalnie o naszej ekipie!

☆

W Wielkiej Brytanii istnieje aktualnie 235 klubów małego lotnictwa, z czego 171 stowarzyszonych jest w SMAE (Stowarzyszenie modelarzy lotniczych). W powyższej liczbie klubów znajduje się 21 zespołów wyłącznie zajmujących się radiomodelami. Ogólna liczba członków 6 066, z czego juniorów (do 16 lat) 1 240, amatorów (do 21 lat) 1 282 i seniorów (ponad 21 lat) 3 544. Największym skupiskiem klubów jest Anglia (204), potem Szkocja (16), Irlandia (7) i Walia (3). Interesujący jest fakt, że spotkania klubowców-modelarzy odbywają się najczęściej w pomieszczeniach szkolnych. Dopiero na piątym miejscu wykazu spotkań umieszczono mieszkania prywatne. Szkoła, jak widać, pomaga w rozwiązywaniu trudności lokalowych nie tylko u nas.

☆

Senior warszawskich modelarzy Stanisław Matuszczak wykonał ostatnio godny uwagi model radzieckiego statku kosmicznego typu „Wostok". Słynny statek Jurija Gagarina, demonstrowany przez wykonawcę, posiada wszystkie charakterystyczne szczegóły, ze spadochronem i kukłą kosmonauty włącznie. Model będzie brał udział w konkursie ogłoszonym przez Telewizję Warszawską. Plany do budowy „WOSTOKA" zaczerpnął Stanisław Matuszczak z książki P. Elszteina „Młody modelarz rakiet" — wydanej przez Wydawnictwa Naukowo-Techniczne już w drugim nakładzie.

☆

Śląski Klub Techniki Rakietowej i Astronautyki (LOK) opracował zgodnie z planem dwa rodzaje silników rakietowych przeznaczonych do celów szkoleniowych i zawodniczych. Pierwsza informacyjna partia silników rozesłana została już wszystkim modelarzom zrzeszonym w Lidze Obrony Kraju. Silniki wykonał zespół pracujący w Katowicach pod kierunkiem inż. Ciszewskiego.

☆

We współzawodnictwie sportowym sekcji modelarstwa aeroklubów regionalnych, prowadzonym w roku 1966, pierwsze miejsce zajął Aeroklub Warszawski uzyskując 245 pkt, przed aeroklubami: Krakowskim (216 pkt) i Poznańskim (180 pkt). Ostatnie miejsca zajęły aerokluby: Słupski (2 pkt.) i Elbląski (0 pkt.).

(l)

WYCHOWANEK AEROKLUBU





PRZEZ kilka dni uparcie nakręcałem numer telefonu majora Tadeusza Pawlikowskiego. Nie miałem szczęścia: major ciągle był nieobecny. Innym razem nie miał czasu na rozmowę. Ostatnio, gdy powróciłem do Warszawy, dowiedziałem się, że dzwonił do redakcji i prosił o porozumienie się z nim. Nazajutrz uzgodniliśmy dzień naszego spotkania.

Dochodziła godzina 17.30. Przed redakcję zajechał samochód osobowy. Wysiadł z niego oficer Wojsk Lotniczych — mjr pil. Tadeusz Pawlikowski. Po chwili był już w redakcji naszego tygodnika.

Rozmowę zaczęliśmy od tego, jak po zakończeniu wojny tworzyło się lotnictwo sportowe, jak odbudowywało się ze zniszczeń wojennych, wreszcie jak rozwijało się na przestrzeni ponad dwudziestu minionych lat. Mnie oczywiście najbardziej interesowała osoba mojego rozmówcy: jego start lotniczy wraz z działalnością sportową oraz jego służba w wojskach lotniczych, będąca ukoronowaniem młodzieńczych zamierzeń. A więc dwa nurty — pilota sportowego i wojskowego — wypływające jeden z drugiego i współzależne ze sobą na przestrzeni lat.

Tadeusz Pawlikowski, jako jeden z bardzo wielu pilotów sportowych, zrzeszonych w aeroklubach regionalnych, przeszedł interesującą drogę lotniczą w myśl ówczesnego hasła: „Dzisiaj — na szybowcu, jutro — na odrzutowcu".

Wiemy, że często hasła tego typu przyciągały do lotnictwa młodzież o tak zwanym słomianym zapale, młodzież szukającą niezwykłych przygód i źle pojętej pracy w lotnictwie. Taką właśnie młodzież reprezentowały osoby nie związane z lotnictwem sportowym przed służbą w lotnictwie wojskowym. Stąd też młodzież ta przeżywała najwięcej rozczarowań: nie mogła zrozumieć lotnictwa i opuszczała jego szeregi.

Do innej młodzieży — tej, na którą czeka i dla której przeznaczone jest lotnictwo — należał Tadeusz Pawlikowski. Marzenie o lataniu — rzucone jak dobre ziarno w dobrą ziemię — zakiełkowało we wczesnym okresie jego młodości i spotęgowane w następnych latach wydało dojrzały owoc. Pasja latania, bo o niej właśnie mowa — jak codzienna strawa, bez której człowiek nie może żyć — połączyła silną więzią Tadeusza Pawlikowskiego z lotnictwem. W nim znalazł swój wymarzony zawód i zadowolenie.

★

Dwadzieścia trzy lata temu, w rejonie Rzeszowa, równinny teren za rzeką objęła w swe posiadanie radziecka jednostka lotnicza. Tam założono lotnisko polowe, stamtąd wylatywały na zadania bojowe radzieckie samoloty dwusilnikowe. Pewnego dnia, późną jesienią czterdziestego czwartego roku, na skraj lotniska przyszedł piętnastoletni mieszkaniec Rzeszowa — Tadeusz Pawlikowski. Magnesem, który przyciągnął chłopca pod teren wojskowy, były samoloty.

Oczarowany widokiem samolotów nawet nie zauważył jak spoza krzewów podszedł w jego stronę młody mężczyzna, może dwa lub trzy lata starszy od niego i powiedział:

— Chciałbyś zobaczyć z bliska maszyny?

Pawlikowski, zaskoczony obecnością obcego mu człowieka w kombinezonie oraz niespodziewanym pytaniem, patrzył na niego przez chwilę jakby niedowierzając, że otrzymał propozycję wstępu na lotnisko. Patrzył więc przede wszystkim na zatłuszczony kombinezon przybysza i starał się odszukać na nim choćby mały skrawek czystej tkaniny.

Potem spojrzał mu w oczy i powiedział:

— Pójdę.

I wtedy Tadeusz Pawlikowski zobaczył w oczach stojącego obok niego człowieka blask wyrażający zadowolenie.

Poszli więc na przełaj, omijając kępy wikliny. Wkrótce stanęli przy jednej z maszyn.

Mjr pil. Tadeusz Pawlikowski na 52 typach samolotów i szybowców wylatał 3 485 godzin. Od 22 lat nieprzerwanie jest członkiem klubu lotniczego: Od 1945 do 1950 — Aeroklubu Poznańskiego, od 1950 do dnia dzisiejszego — Aeroklubu Warszawskiego.



— To moja — powiedział radziecki mechanik i na jego niemal dziecięcej twarzy pojawił się uśmiech.

Zabrał się do pracy. Początkowo wydawało się, że przestał interesować się swoim gościem. Ale już po dłuższej chwili poprosił, aby Pawlikowski mu coś podał, potem coś potrzymał. I tak zaczęła się pomoc i przypadkowa praca przy samolocie.

Od tego dnia Tadeusz często przychodził na radzieckie lotnisko polowe. Znano go tutaj i chętnie korzystano z jego pomocy. Pewnego dnia ulokowano go w samolocie bojowym, na którego pokładzie odbył około półtoragodzinny lot. Trudno mu dzisiaj określić czy samolot latał w rejonie lotniska, czy też w rejonie frontu. Niemniej jednak przeżył wtedy piękne chwile, a doznane wrażenia z pierwszego pasażerskiego lotu pamięta do dnia dzisiejszego.

Następnego roku przyjechał do Poznania. Wkrótce też rozpoczął naukę w gimnazjum ogólnokształcącym. Tam zaprzyjaźnił się z kolegami, którzy nosili już jedną względnie dwie mewki — odznaki pilota szybowcowego. Lotnictwo i latanie były tematem umożliwiającym zbliżenie z nimi.

Od nich dowiedział się, że na terenie Poznania organizuje się lotnictwo sportowe, że na lotnisku Kobylnica powstał Ośrodek Ćwiczebny Szybownictwa, że przeprowadzane są teoretyczne i praktyczne kursy szybowcowe. Niezwłocznie zgłosił się w ośrodku, ale zapisów już nie przyjmowano. Poradzono mu przyjść pod koniec roku. Tak też uczynił. Jego zgłoszenie zostało przyjęte i na początku czterdziestego szóstego roku ukończył z wyróżnieniem kurs teoretyczny. Wkrótce też wraz z innymi uczestnikami kursu rozpoczął szkolenie szybowcowe.

Wzloty z równinnego terenu lotniska Kobylnica odbywały się przy użyciu lin wzlotowych, a następnie przy użyciu wyciągarki. Masowe zgłaszanie młodzieży do lotnictwa i brak sprzętu powodowały, że każdy czekał na swoją kolejkę lotu niemal przez cały dzień, po to tylko, aby wykonać lot trwający około piętnastu sekund. Z tego okresu pozostały mu wspomnienia bardzo przyjemnych chwil spędzonych na lotnisku wśród grona entuzjastów lotnictwa takich jak on.

W kwietniu czterdziestego szóstego roku ukończył kurs praktyczny i uzyskał kategorię A i B pilota szybowcowego. Początkowo trenował w klubie, a w lipcu tego samego roku wyjechał wraz z kolegami do Jeżowa Sudeckiego. Tam zdobył doświadczenie w lotach żaglowych. Miał już teraz w klapie marynarki odznakę szybowcową z trzema mewkami.

Jego loty nad Żarem w roku czterdziestym siódmym pozwoliły mu na zapoznanie się z lataniem nad terenem górskim. Duży wpływ na to miała niezwykle koleżeńska atmosfera, panująca na tym malowniczym szybowisku górskim. Stamtąd wywiózł wiele niezapomnianych wrażeń, tam zaprzyjaźnił się z wieloma szybownikami, tam wreszcie jego najdłuższe loty żaglowe trwały około trzydziestu minut.

Po powrocie do Poznania latał na szybowcach za wyciągarką. Ośrodek był niebogaty. Otrzymywał małe dotacje finansowe. Dlatego też zdarzały się przypadki, że piloci sami zbierali pieniądze na benzynę. Kupowano ją w butelkach. Gdy uzbierało się około dwudziestu butelek — mogły odbywać się loty. Wówczas wyciągarka pracowała niemal cały dzień.

Wkrótce też ukończył z powodzeniem kurs lotów wleczonych za samolotem.

Jeszcze tego samego roku starał się uzyskać skierowanie do Cywilnej Szkoły Pilotów i Mechaników w Ligocie Dolnej, ale już nie było wolnych miejsc.

Dopiero rok później, na dwumiesięcznym wakacyjnym kursie w Ligocie Dolnej, ukończył kurs pilotażu samolotowego. Szkolenie samolotowe przeszedł bez trudności, ponieważ przed jego rozpoczęciem latał już w aeroklubie na maszynie typu Piper-Cub. Jego instruktorem w Ligocie był Adam Czepirski (aktualnie szef wyszkolenia Aeroklubu Krakowskiego), który w wojskach lotniczych latał na samolotach typu Ił, a którego do dnia dzisiejszego Pawlikowski mile wspomina. Z kolei dalej latał w klubie poznańskim, przy czym akrobacji samolotowej uczył go Tadeusz Szymański.

Lecz oto nadszedł rok pięćdziesiąty, a wraz z nim walka lotników sportowych o lasy zagrożone zniszczeniem przez gąsienice mniszki, brudnicy i osnui. Do obrony lasów przystąpili piloci wielu aeroklubów regionalnych, a wśród nich Tadeusz Pawlikowski. Uczestniczył on w

tego rodzaju przedsięwzięciach przez trzy kolejne lata. W tym miejscu trzeba przyznać, że loty, mające na celu opylanie, były ciężkie i męczące. Wymagały one od pilotów dużego doświadczenia i uwagi, choćby ze względu na niewyważony samolot, jakim był Po-2, i prymitywne urządzenia opylające. Piloci jednak nie zrażali się napotykanymi trudnościami, przyspieszali wykonanie zleconych zadań i tym samym zaoszczędzali państwu milionowych strat.

Ponadto Tadeusz Pawlikowski brał udział w opylaniu stonki ziemniaczanej. Wraz z innymi pilotami kładzie z powietrza pasy zaporowe na wybrzeżu, od Świnoujścia do Kołobrzegu. Ogółem rozpylił blisko osiemdziesiąt ton azotoksu.

Wysoko oceniono jego uczestnictwo w obronie lasów i w walce chemicznej ze stonką ziemniaczaną. Stanął nie tylko na apel władz lotniczych do tego ogromnego przedsięwzięcia, ale i był każdorazowo wyróżniany za swoją obywatelską postawę i duży wkład pracy.

W tym czasie uzyskał Złotą Odznakę Szybowcową, zaliczając sobie lot trwający ponad siedem godzin oraz pierwsze przeloty szybowcowe.

Przez pewien okres uczył się i jednocześnie pracował w zakładach Cegielskiego. Tak sobie dobierał pracę, aby wypadała jako druga zmiana. W ten sposób mógł kontynuować naukę i znaleźć czas na lotnictwo. Latał wtedy na wielu typach samolotów, w tym również na przedwojennym PWS-26.

Po ukończeniu liceum mechanicznego i uzyskaniu dyplomu technika mechanika postanowił złożyć podanie o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Jesienią pięćdziesiątego drugiego roku, włożył mundur podchorążego lotnictwa. Gdy wkraczał w mury dęblińskiej Szkoły Orląt, miał na swoim koncie tysiąc dwieście godzin wylatanych na samolotach i około dwieście sześćdziesiąt godzin wylatanych na szybowcach. Nie był więc nowicjuszem w lotnictwie. To, czym się do tej pory legitymował, uzyskał w aeroklubie, w nim zdobył uprawnienia instruktora szybowcowego i samolotowego, tam zdobył doświadczenie. Był więc wychowankiem aeroklubu.

Do wojska poszedł z pełną ufnością, że będzie mógł wkroczyć w ślady tych, którzy byli dla niego ideałem.

Ze względu na to, że nauka w Oficerskiej Szkole Lotniczej trwała trzy lata, a w niektórych przypadkach nawet dłużej, Tadeusz Pawlikowski wystąpił z prośbą, aby mógł ukończyć szkołę w czasie krótszym niż wszyscy inni podchorążowie. Raporty w tej sprawie uzasadniał tym, że umiał już latać, że szkoda było pieniędzy na jego ponowną naukę, że samoloty, na których powinien się szkolić, miał nie tylko opanowane, ale sam prowadził na nich szkolenie w aeroklubie, że wreszcie był instruktorem oraz opanowaną miał nie tylko akrobację indywidualną ale również zespołową.

Po pewnym czasie otrzymał zgodę komendanta szkoły na skrócenie okresu szkolenia.

W rezultacie wspomnianej zgody dowództwa — jego pobyt w szkole oficerskiej trwał tylko dwa lata. Do OSL poszedł w swoje imieniny, 28 października, a opuścił mury szkoły dokładnie po dwóch latach i dwóch dniach.

Przy tej okazji warto wiedzieć, że Tadeusz Pawlikowski podstawowe szkolenie w szkole oficerskiej ukończył w niecałe dwa tygodnie, gdy tymczasem inni podchorążowie kontynuowali je przez cały rok kalendarzowy.

Krótko mówiąc, był to jego duży sukces osobisty.

W Oficerskiej Szkole Lotniczej, oczywiście poza lataniem na samolotach tłokowych, przystąpił podobnie jak i inni podchorążowie do szkolenia się na maszynach odrzutowych. Jednym z pierwszych typów samolotów, na którym zaczął latać, był Jak-23. W następnym okresie szkolił się także i na innych samolotach o napędzie odrzutowym.

Dwa lata spędzone w szkole oficerskiej minęły szybko. Duży wpływ na to miała koleżeńska atmosfera stworzona podchorążym przez kierownictwo szkoły. Stąd też wspomnienia, jakie wyniósł z okresu szkolenia w Dęblinie, zalicza do bardzo przyjemnych.

Drugim sukcesem osobistym Tadeusza Pawlikowskiego było ukończenie Oficerskiej Szkoły Lotniczej z wyróżnieniem. Ze wszystkich przedmiotów teoretycznych i praktycznych otrzymał najwyższe oceny: piątki. Został prymusem. Była to jego wizytówka za dwa lata pobytu w Dęblinie.

Kierownictwo szkoły szybko oceniło wyjątkowe umiejętności pilotażowe, instruktorskie i osobiste podchorążego Tadeusza Pawlikowskiego. Prawdopodobnie nim jeszcze został promowany na oficera lotnictwa, zadecydowało ono już o jego dalszej pracy w lotnictwie. Zaproponowano mu pracę w OSL.

Czy mógł się nie zgodzić?

Pierwszego listopada, w dniu promocji, pożegnał się ze szkołą dęblińską jako podchorąży i jednocześnie przywitał ją jako młody instruktor OSL w stopniu podporucznika-pilota.

W ciągu sześciu długich lat pracy instruktorskiej, w prowadzeniu szkolenia podchorążych na samolotach typu MiG-15, zdobył ogromne doświadczenie w zakresie przygotowania młodych kadr pilotów myśliwskich.

Z kolei, w dowód wyróżnienia za dotychczasową pracę, skierowany został do Wyższej Szkoły Pilotażu, gdzie w charakterze instruktora prowadził szkolenie na samolotach typu MiG-17 i MiG-19. W następnym okresie pracował w Instytucie Technicznym Wojsk Lotniczych. Obecnie zajmuje odpowiedzialne stanowisko w Wojskach Lotniczych.

★

Droga lotnicza mjra pil. Tadeusza Pawlikowskiego, przedstawiona w wielkim skrócie, stanowi przykład ogromnej roli, jaką w życiu kandydata na pilota spełnia aeroklub. W aeroklubie zaczyna się droga przyszłego pilota, zajmującego odpowiedzialne stanowisko w dowodzeniu, szkoleniu i kierowaniu lotnictwem w naszym kraju.

Większość aktualnie latających pilotów wojskowych, pilotów komunikacyjnych, pilotów sanitarnych, instruktorów spadochronowych Wojsk Powietrzno-Desantowych — to wychowankowie naszych aeroklubów. Tam zaczynali latać i skakać, tam stawiali pierwsze kroki lotnicze, tam wreszcie zdobywali doświadczenie w lataniu, które w następnych latach okazało się tak bardzo cenne w ich pracy zawodowej w lotnictwie cywilnym i wojskowym.

Gdy pytam majora Pawlikowskiego czy z instruktorów lotnictwa sportowego lub z doświadczonych pilotów szybowcowych mogą być po krótkim przeszkoleniu wartościowi piloci wojskowi, otrzymuję odpowiedź twierdzącą.

— W ostatnim czasie — mówi on — ja i moi koledzy mieliśmy okazję latać na dwumiejscowych samolotach odrzutowych z pilotami szybowcowymi: Jerzym Adamkiem, Józefem Dankowskim, Franciszkiem Kępką, Józefem Pieczewskim, Jerzym Popielem i Janem Wróblewskim. Z uznaniem mogę wyrazić się o ich lotach, przy czym muszę zaznaczyć, że przed startem otrzymali oni jedynie krótkie wskazówki dotyczące zasad pilotowania tego typu maszyny.

— Tak, stwierdzenia Pana są wiele mówiące — odpowiadam.

Major Pawlikowski uśmiecha się i dopija kawę. Jestem przekonany, że zdaje sobie bardziej niż ktokolwiek sprawę z ogromnego znaczenia, jakie spełnia aeroklub dla lotnictwa zawodowego. Właśnie on — wychowanek aeroklubu, będący do dziś aktywnym jego członkiem. Właśnie on, mający uprawnienia wojskowego pilota pierwszej klasy i latający aktualnie na samolotach przekraczających przeszło dwukrotnie prędkość dźwięku.

TADEUSZ MALINOWSKI

Foto: J. Szymański





BIAŁYSTOK

OSIĄGNIĘCIA Aeroklubu Białostockiego w r. 1966 w dziedzinie działalności propagandowej: zorganizowano dwukrotnie pokazy lotnicze, którym przyglądało się ponad 5 000 osób, pięciokrotnie pokazy modelarskie przy udziale 350 młodzieży, 97 spotkań z ludźmi lotnictwa Polski Ludowej, w których uczestniczyło 7 200 osób, 50 odczytów o tematyce lotniczej wśród ponad 5 000 młodzieży. Wyświetlono 154 filmy lotnicze, które oglądało 7 200 osób. W ramach „Dni otwartego lotniska" zorganizowano 54 wycieczki, a liczba zwiedzających przekroczyła 4 700 osób. Zorganizowano 31 konkursy młodzieżowe o tematyce lotniczej z udziałem 1 200 osób. Wspólnie z ZW ZMS zorganizowano obóz szkoleniowo-wypoczynkowy dla przodujących szkolnych kół lotniczych. Aktualnie pracuje na Białostocczyźnie 41 kół lotniczych o ogólnej liczbie 1 380 członków. Członkowie tych kół zdobyli 83 różnego rodzaju sprawności lotnicze.

W dziedzinie modelarstwa lotniczego wyszkolono do klasy III — 262 modelarzy, do klasy II — 126 i do klasy I — 87 modelarzy oraz 15 modelarzy rakietowych.

W dziedzinie wyszkolenia lotniczego sekcja spadochronowa wykonała 878 skoków, wykorzystując na ten cel 124 godz. resursu samolotowego. Klasy III uzyskało 16 skoczków, II — 3 skoczków, I — 1 skoczek.

Piloci sekcji samolotowej uzyskali 21 nowych uprawnień samolotowych. Klasę trzecią uzyskał 1 pilot, klasę drugą — 1 pilot. Wylatano ogółem 750 godz. Dla potrzeb sportowych trenowało 10 pilotów, dla OTK 8 pilotów.

W sekcji szybowcowej latało czynnie 65 pilotów, którzy wylatali 1 115 godz. 9 pilotów uzyskało II klasę, a 4 z nich licencję. W ramach LPW I stopnia wyszkolono 24 pilotów, wykorzystując na ten cel 205 godz. Zdobyto 3 srebrne odznaki szybowcowe, jedną złotą i jedną złotą z trzema diamentami oraz 7 diamentów. Na szybowcach przeleciano 12 354 km, co w przeliczeniu daje 11,24 km na godzinę lotu. W całorocznych zawodach szybowcowych o memoriał Ryszarda Bitnera uzyskano 129 656 punktów na 86 000 zaplanowanych.

Tadeusz Korzonek

POZNAŃ

AEROKLUB Poznański zorganizował przed rozpoczęciem bieżącego sezonu zajęcia teoretyczne dla pilotów szybowcowych i samolotowych. Są to dwa cykle wykładów prowadzonych przez instruktorów etatowych i społecznych. Na pierwszym z nich uczestnicy ubiegłorocznego obozu LPW I stopnia przygotowują się do zdobywania uprawnień pilota szybowcowego II klasy i egzaminów na licencję szybowcową. Wykłady obejmują całokształt materiału potrzebnego w tym zakresie wyszkolenia i trwać będą do końca marca. Drugi cykl wykładów obejmuje materiał do licencji samolotowej i dla szybowcowych pilotów wyczynowych.

Ostatnio odbyło się walne zebranie sekcji szybowcowej, na którym podsumowano wyniki ubiegłorocznego sezonu i wysunięto postulaty mające usprawnić pracę sekcji i podnieść wyniki w sezonie bieżącym.

Należałoby jeszcze wspomnieć o dużej żywotności Koła ZMS przy Aeroklubie Poznańskim. Jednym z przejawów tej żywotności jest ścisła współpraca z Zarządem Wojewódzkim ZMS w Poznaniu i udział członków Koła w pracy tegoż Zarządu. Drużyny aeroklubu biorą między innymi udział w turnieju sportowym, rozgrywając mecze siatkówki, koszykówki i tenisa stołowego z drużynami kół zetemesowskich przy poznańskich zakładach pracy. Wzorem lat ubiegłych zorganizowano o okresie karnawału wieczór sylwestrowy i kilka wieczorków tanecznych, na których bawili się wspólnie piloci i sympatycy lotnictwa.

Andrzej Szymysł

ŚWIDNIK

CO drugi rok na Lubelszczyźnie rozgrywane są Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe, organizowane przez aerokluby: Lubelski i Świdnicki. Uroki zimowego latania tak porwały pilotów ze Świdnika, że postanowili organizować Zimowe Zawody Samolotowe Aeroklubu Świdnickiego, które odbywać się będą na przemian z zawodami ogólnopolskimi.

Tak więc w dniu 10 lutego br. rozpoczęte zostały na lotnisku w Świdniku pierwsze Zimowe Zawody Samolotowe Aeroklubu Świdnickiego. Na starcie stanęło 8 załóg, w składzie — pilot i nawigator. Regulamin przewidywał rozegranie dwóch konkurencji nawigacyjnych — dziennej i nocnej. Każda konkurencja składała się z trzech prób. Jako pierwszą rozegrano konkurencję nocną, na którą składały się: próba regularności przelotu po trasie nawigacyjnej z dwoma punktami zwrotnymi, odnalezienie znaku świetlnego zapalającego się na sygnał rakiety wystrzelonej z samolotu, próba lądowania w wyznaczonym prostokącie.

W tej konkurencji zwyciężyła załoga w składzie pilot Krzysztof Niedźwiecki i nawigator Eugeniusz Fuchs.

Na starcie I Zimowych Zawodów Samolotowych Aeroklubu Świdnickiego. Foto: Stanisław Kasperek



W dniu 12 lutego br. przy słonecznej lecz mroźnej pogodzie rozegrano drugą konkurencję, składającą się z prób: najkrótszego startu, regularności przelotu po trasie wraz z odnalezieniem ukrytych w terenie znaków, próby celności lądowania. W konkurencji tej najwięcej punktów zdobyła załoga: pilot Tadeusz Zach i nawigator Zbigniew Dąbski.

Ostateczna klasyfikacja zawodów: 1. Henryk Jaworski (pilot) — Czesław Dyzma (nawigator); 2. Z. Skrzypek — K. Smulski; 3. Z. Chyliński — S. Lewandowski.

O wysokim poziomie załóg świadczy fakt, że pomimo trudnych zadań jakie określił regulamin, osiągnięto wyniki zbliżone do maksimum. Na przykład w konkurencji nocnej cztery załogi uzyskały regularność przelotu mieszczącą się w granicach przewidzianej tolerancji plus-minus 15 sekund. Również w konkurencji dziennej trzy załogi wykonały zadania bez punktów karnych, odnajdując wszystkie znaki. Wiele emocji przysporzyła zawodnikom i sędziom próba najkrótszego startu. Ostatecznie najbardziej „śmigłowcowo" wystartował pil. H. Ignasiak. Kierownikiem sportowym był St. Kasperek, sędzią głównym — A. Grabowski.

Zorganizowanie zawodów świadczy o dobrej pracy sekcji samolotowej Aeroklubu Świdnickiego, która jako pierwsza w kraju zapoczątkowała w 1960 r samolotowe zawody klubowe, a obecnie również jako pierwsza w kraju organizuje je w warunkach zimowych.

W tym roku Aeroklub w Świdniku obchodzi 15-lecie swego istnienia i dobrze się stało, że rok ten zaczęto tak udaną imprezą lotniczą.

Tadeusz Zach

WYNIKI SPORTU BALONOWEGO W OSTATNIM DZIESIĘCIOLECIU

Rok	Ilość balonów	Ilość lotów	Wylatano godzin
1957	1	6	27
1958	3	13	50,5
1959	4	29	109,5
1960	4	26	115
1961	5	38	103
1962	5	32	94
1963	4	34	105
1964	4	9	9
1965	4	9 *	17
1966	4	11 **	26
Razem		204	656

*) 1 lot za granicą
**) 3 loty za granica

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

KAROL JERZY FRISER

URODZIŁ się 3 marca 1890 roku w Lubaczowie. Gimnazjum klasyczne ukończył w Sanoku, a w 1912 r. wydział prawa i ekonomii Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie.

Z chwilą wybuchu wojny światowej został zmobilizowany do wojska austriackiego. Początkowo służy w konnej artylerii, następnie w 1915 r. zgłasza się ochotniczo do wysokogórskiej brygady piechoty. Po odbyciu kampanii w Serbii, Alpach i Rumunii przeniesiony zostaje w lutym 1917 do lotnictwa. Po przeszkoleniu lata jako obserwator w 11 eskadrze wywiadowczej, a następnie od lutego 1918 r. w eskadrze nocnego bombardowania ciężkich samolotów bombowych. Zostaje dwukrotnie zestrzelony; po raz pierwszy przez własną artylerię i drugi raz we wrześniu 1918 roku w dziennym locie wywiadowczym, w walce powietrznej przez asa lotnictwa myśliwskiego I wojny, Kanadyjczyka Bishopa. Ciężko ranny dostaje się do węgierskiego szpitala, gdzie zostaje do końca wojny.

Osłabiony powraca do Lubaczowa i następnego dnia, tj. 1.XI. 1918 r., zostaje mianowany przez Radę Regencyjną komendantem Lubaczowa z obowiązkiem formowania Wojska Polskiego. Stamtad wyjeżdża do Krakowa. Na lotnisku Rakowice organizuje wraz z kpt. Camillo Perini (późniejszym płk. i swym serdecznym przyjacielem) III eskadrę lotniczo-bojową. 18.XI. 1918 r. przylatuje do Lwowa wraz z pilotem Cagaskiem jako kwatermistrz. Po przebazowaniu eskadry 27.XI. zostaje jej oficerem taktycznym. Po utworzeniu w Przemyślu grupy lotniczej złożonej z 3 eskadr zostaje przeniesiony na stanowisko oficera taktycznego.

W 1919 r. zweryfikowany w stopniu kapitana obserwatora. W 1920 roku zostaje powołany na oficera taktycznego przy Szefostwie Lotnictwa Naczelnego Wodza. W marcu 1921 r. wziął bezterminowy urlop. Już jednak w maju 1922 r. ponownie powołany do służby czynnej i przydzielony do 3 pułku technicznego w Poznaniu na stanowisko oficera wyszkolenia pułku. Pozostaje w nim do 1925 roku, kiedy to wraz z płk. Perinim zostaje skierowany do formowania 6 pułku lotniczego, w którym jest m. in. zastępcą dowódcy pułku i dowódcą I dywizjonu.

W 1927 roku przeniesiony do Warszawy, do Departamentu IV Ministerstwa Spraw Wojskowych, na stanowisko Szefa Wydziału Studiów i Wyszkolenia. Pozostaje tu do 1930 roku. W międzyczasie przechodzi 6-miesięczny Kurs Wyższych Dowódców Lotnictwa przy Wyższej Szkole Wojskowej w Warszawie. W kwietniu 1930 r. przeniesiony ponownie do Poznania, do 3 pułku lotniczego, na komendanta bazy. W 1937 r. zostaje zastępcą grupy lotniczej gen. pil. Kalkusa, w skład której wchodziły 1, 3 i 4 pułki lotnicze oraz 2 baon balonowy w Toruniu.

Z chwilą zmiany na stanowisku dowódcy lotnictwa w 1939 r. zaproponowano mu wykonanie zadania specjalnego, polegającego na rozbudowie sieci lotnisk do liczby 25 węzłów lotniczych. Komórce tej na szczeblu departamentu zaproponował nadać nazwę „Służba Portów Lotniczych", co zostało przyjęte i zatwierdzone.

Gdy wybuchła wojna, wycofuje sie przez Lublin, Lwów i Kosów, starając się organizować lotniska odwrotowe. 17 września wraz z całym personelem przekracza granicę polsko-rumuńską i zostaje internowany w obozie dla oficerów w Kalimanesti. Po dwóch nieudanych próbach, ucieka z obozu i pod zmienionym nazwiskiem jako Karol Kucharski przebywa w Bukareszcie. Najpierw pracuje w konsulacie, następnie od stycznia 1940 r. — po wyjeździe generała Ujejskiego — kieruje ewakuacją personelu latającego do Francji. W kwietniu 1940 r. przybywa do Lyonu, następnie pokonując wiele trudności wraz z grupą 2 500 lotników przedostaje się do Anglii, gdzie przez szereg miesięcy zostaje bez przydziału



służbowego. Kiedy w czasie bombardowania Londynu płk Pniewski został ranny, przejmuje jego obowiązki, tj. delegata Inspektora Lotnictwa generała Ujejskiego przy kadrze lotnictwa polskiego w Blackpool. Niedługo potem została zorganizowana, jako polska placówka przy RAF-ie, komisja selekcyjna personelu latającego dla kandydatów do lotnictwa. Ponieważ ppłk Friser władał biegle językiem angielskim, wyznaczony został na komendanta i przewodniczącego tej komisji, pracującej bezpośrednio z brytyjską komisją lekarską i na tym stanowisku zostaje do końca wojny.

Po wojnie nie zgodził się na przejście do Korpusu Przysposobienia i wyraził chęć powrotu do kraju, pozostał więc poza nawiasem Korpusu i bez żadnego przydziału. Wobec pogarszającego się stanu zdrowia, w związku z poprzednim wypadkiem i uszkodzeniem kręgosłupa, zmuszony jest poddać się operacji. Z tego powodu pobyt na obczyźnie przeciąga sie do października 1947 r.

Po powrocie do kraju rozpoczął pracę w PP „Wiercenia Poszukiwawcze". Z powodu braku mieszkania przenosi się do Gdańska, gdzie pracuje początkowo w dziale ekspedycji morskiej przemysłu węglowego, a potem w „Centrostalu". Pracuje również bardzo dużo społecznie. Po zawale serca przechodzi na emeryturę. Przedtem jeszcze przeniesiony w stan spoczynku; skreślony z rejestru jako niezdolny do służby wojskowej w stopniu podpułkownika z zaliczeniem 46 lat służby w lotnictwie.

Kurs pilotażu ukończył w 1925 r. Ogółem wylatał około 2 000 godzin. W 1924 roku awansowany do stopnia majora, a w 1935 do stopnia podpułkownika. Przez cały okres służby wojskowej był od 1922 roku aktywnym i czynnym propagatorem sportu w wojskach lotniczych. Sam uprawiał narciarstwo, jest nawet współautorem podręcznika jazdy na nartach.

Odznaczenia: Virtuti Militari V kl, Złoty Krzyż Zasługi, 3-krotnie Medal Lotniczy, angielski Medal za Wojnę, angielski Medal za Obronę Londynu oraz wiele innych odznaczeń i medali polskich i zagranicznych.

Jest członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa APRL.

ZLU

SPROSTOWANIE

W numerze 8 (815) „Skrzydlatej" w „Małej Encyklopedii Lotników Polskich" błędnie wydrukowano nazwisko Bohdana Kleczyńskiego. Winno być KLECZYŃSKI, a nie Kleszczyński, co niniejszym prostujemy. Przepraszamy. (red.)



SZKOŁY LOTNICZE

„Uprzejmie proszę o podanie mi adresów i warunków przyjęć do lotniczych szkół wojskowych po ukończeniu zasadniczej szkoły zawodowej (mechanicznej), w których by można zrobić maturę" — pisze **Alojzy Nawrot — Dalęcino, pow. Szczecinek.**

Szkołą taką jest nowo powstała **Szkoła Chorążych Wojsk Lotniczych.** O przyjęcie do tej szkoły mogą ubiegać się kandydaci w wieku przedpoborowym (urodzeni w r. 1949) i poborowi (urodzeni w latach 1946—1948, a maturzyści urodzeni również w latach 1944 — 1945) oraz urodzeni w tych latach żołnierze odbywający zasadniczą służbę wojskową i żołnierze rezerwy. Kandydaci powinni mieć ukończoną szkołę średnią (technikum lub liceum ogólnokształcące) lub zasadniczą szkołę zawodową.

Nauka w szkole chorążych, łącznie z praktyką w jednostce wojskowej, trwa od 1 roku do 3 lat, w zależności od posiadanych przez kandydata kwalifikacji i wykształcenia cywilnego. Dla absolwentów techników zawodowych o profilu pokrywającym się z daną specjalnością wojskową — 1 rok, dla absolwentów średnich szkół ogólnokształcących i pozostałych techników zawodowych — 2 lata, a dla absolwentów zasadniczych szkół zawodowych o kierunku odpowiadającym określonej specjalności wojskowej — 3 lata.

Kandydat ubiegający się o przyjęcie do Szkoły Chorążych Wojsk Lotniczych składa podanie-ankietę adresowaną do komendanta szkoły za pośrednictwem właściwego, według miejsca zamieszkania, powiatowego sztabu wojskowego (WKR) lub dowódcy jednostki wojskowej, w której odbywa służbę. Formularze podań-ankiet otrzymać można w powiatowych sztabach jednostek wojskowych (WKR) lub sztabach jednostek wojskowych.

Absolwenci średnich szkół ogólnokształcących lub zawodowych (technikum) przyjmowani są do szkoły chorążych bez egzaminu. Pozostałych kandydatów obowiązuje egzamin wstępny z języka polskiego (pisemny) i matematyki (pisemny i ustny).

Egzaminy wstępne oraz obowiązujące wszystkich kandydatów badania psychotechniczne i próba sprawności fizycznej odbędą się we wrześniu 1967 r.

Termin składania podań wraz z dokumentami upływa z dniem 30 lipca 1967 r. Bliższych informacji udzielają powiatowe sztaby wojskowe (WKR) i dowódcy jednostek wojskowych. Znaleźć je także można w specjalnych informatorach.

„DIAMANT"

Jan Kulik — Radom. Na życzenie podajemy dane szwajcarskiego szybowca „Diamant".

HBV „Diamant" jest szybowcem zbudowanym z laminatów szklanych z wypełniaczem balsowym. Prototyp oblatano we wrześniu 1964 r. Produkowany jest seryjnie.

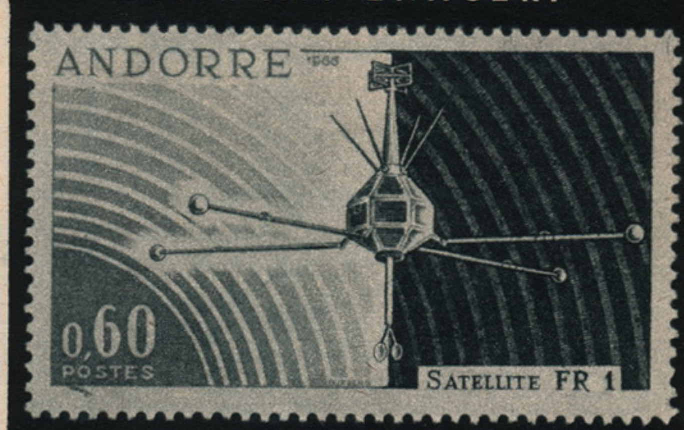
Dane techniczne: rozpiętość — 15,0 m, długość — 7,55 m, wydłużenie — 23,8, ciężar własny — 170—190 kG, ciężar całkowity — 260 kG (max. 300 kG), obciążenie pow. — 27,5 kG/m kwadr., maksymalna doskonałość — 39 przy 90 km/h, minimalne opadanie — 0,6 m przy 75 km/h, opadanie przy 155 km/h 2 m/s, dopuszczalna prędkość maksymalna — 250 km/h, prędkość minimalna — 58 km/h.

JEDNOMIEJSCOWY SAMOLOT HOLUJĄCY

„Słyszałem o nowym, jednomiejscowym samolocie holującym produkcji brytyjskiej. O ile wiem, konstruktorem tego samolotu jest Procter. Chciałbym prosić o bliższe dane tej konstrukcji" — pisze **Stanisław Flisak z Bydgoszczy.**

Zapewne chodzi o projekt jednomiejscowego samolotu angielskiego, przeznaczonego specjalnie do holowania szybowców, którego konstruktorami są — Kit Mitchell i Roy Procter. Jest to konstrukcja całkowicie metalowa. Silnik Rolls - Royce (Continental) 0—200 A o mocy 100 km. Podwozie stałe, trzykołowe. Prędkość max. — 350 km/h, prędkość przelotowa — 190 — 210 km/h. Prędkość wznoszenia z szybowcem — 450 kG wynosić ma 3,5 m/s. Samolot nosi nazwę „Kittiwake". Bliższych danych nie znamy.

ZBIERAMY ZNACZKI



ANDORRA. Wydano tu znaczek przedstawiający pierwszego sztucznego satelitę Francji, FR-1. Znaczek reprodukujemy.



MAURETANIA. Ukazała się tu 4-znaczkowa seria lotnicza „Dawne typy samolotów". Na znaczkach reprodukowano: 50 fr — Breguet, 100 fr — Goliath-Farman, 150 fr — Couzinet „Arc en ciel" i 200 fr — Latecoere 28.



TOGO. Dwie parki znaczkowe „Ludzie w Kosmosie" przedrukowano nowymi napisami. I tak 2 znaczki za 25 f, wydane w związku z lotem statku kosmicznego „Woschod-2", przedrukowano napisami — na jednym „100 fr — Envolee Luna 9", na drugim: „100 fr — Envolee Venus 3". Parkę znaczków 50 fr, wydaną z okazji lotu „Gemini-4", przedrukowano napisami — na jednym: „Envolee Gemini-9", na drugim — „Envolee Surveyor-1".

BOGUSŁAW KUROWSKI

SYNTEZA KRZYŻÓWKOWA

Do diagramu wpisać podane nazwiska polskich szybowniczek i szybowników tak, aby powstała normalna krzyżówka. Następnie ustawić litery według odpowiadających im liczb w kolejności 1—26 i odczytać hasło, które stanowi ostateczne rozwiązanie. Dla ułatwienia wpisano jedno z nazwisk.



Wyrazy pomocnicze (nazwiska): GÓRA, KLUK, GROSS, KĘPKA. MAKNE. WITEK, ADAMEK, BADURA, BITNER, MAKULA, MISIEK, PASZYC, POPIEL, TRZPIL, KMIOTEK, BAJEWSKA, MAJEWSKA, LISIECKI, DANKOWSKA, ZNANIECKI, RATUSIŃSKI, WRÓBLEWSKI.

Opracował: **Edward Zytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 26 marca br, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach z dopiskiem „Synteza krzyżówkowa".

ROZWIĄZANIE „LITERÓWKI" Z NRU 7 „SP" Z DNIA 12 LUTEGO 1967 R.

Hasło: POLONEZ

Wyrazy pomocnicze: 1 — LPW, 2 — Wrona, 3 — Skalski, 4 — kosmodrom, 5 — silniki, 6 — Glenn, 7 — PZL .

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Piotr Ginko — Gdańsk 18, ul. Schumana 2/1; Henryk Pomykała — Trzebiatów, pow. Gryfice, ul. Wojska Polskiego 36; Roman Stasieczek, Lublin — ul. M. Curie Skłodowskiej 10/12 B.**

LEKARZ ODPOWIADA

JERZY NOWAK — KOSZALIN. Podczas wznoszenia samolotu w odizolowanych przestrzeniach ucha środkowego powstaje nieznaczne nadciśnienie na skutek rozprężającego się powietrza. Jeżeli różnica w stosunku do otaczającego powietrza na pewnej wysokości wyniesie 3—5 mm słupa rtęci, wówczas pilot ma uczucie pełności w uchu i wystąpi u niego nieznaczne osłabienie ostrości słuchu. Przy różnicy ciśnienia 10—15 mm słupa rtęci napięta błona bębenkowa powoduje samoistne wypchnięcie nadmiaru powietrza przez trąbkę słuchową na zewnątrz. Pilot odczuwa to w postaci „klapnięcia" w uszach. Zupełnie inaczej przedstawia się sprawa podczas obniżania lotu. W przestrzeniach ucha środkowego powstaje wówczas podciśnienie w stosunku do stopniowo zagęszczającego się powietrza otaczającego. Podczas obniżania nie zachodzi zjawisko biernego otwierania ujścia gardłowego trąbki słuchowej. Narasta coraz większe zaciskanie ujścia trąbki. Działa więc ono na zasadzie mechanizmu wentylnego. W uszach występują szumy i pilot odczuwa narastającą głuchotę. Dochodzi do stopniowego wgniatania błony bębenkowej do środka jamy. Wszystkie te zmiany, wywołane szybko narastającą i nierówną zmianą ciśnienia podczas fazy rekompresji, określa się mianem ostrego lotniczego zapalenia ucha środkowego lub urazem atmosferycznym. Wyrównywanie ciśnienia występuje podczas połykania śliny, ziewania markowania żucia.

ZYGMUNT GOCWIN — KRAKÓW, ALEKSANDER HANUS — KRZEMIENICA, POW. ŁAŃCUT. Nieznaczna krzywizna klatki piersiowej leczenia chirurgicznego nie wymaga. Radzę udać się do lekarza specjalisty, który po zbadaniu orzeknie o szansach starania się na szkolenie lotnicze.

TEODOR MRÓZ — STARA WIEŚ, POW. LUBLIN. Niestety, okulary dyskwalifikują kandydata do szkolenia lotniczego. W sprawie soczewek na gałkę oczną proszę zgłosić się o poradę do Kliniki Okulistycznej Akademii Medycznej w Lublinie.

HENRYK JANIAK — KOSZALIN. Po zabiegu chirurgicznym i zagojeniu ran może Kolega ponownie starać się o skierowanie na badanie lotniczo-lekarskie. Żylaki wskutek upośledzenia krążenia mogą wywoływać zmiany wsteczne w skórze kończyn. Nawet drobne ich skaleczenia trudno się goją, powodują stany zapalne oraz owrzodzenia.

Dr HENRYK KLIMEK



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

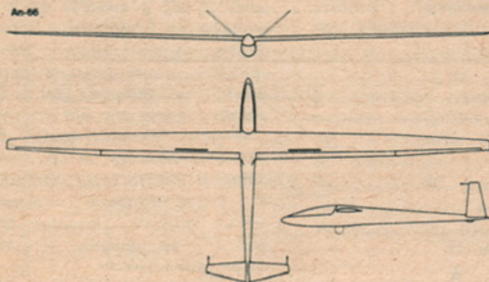
Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 1932 T-67

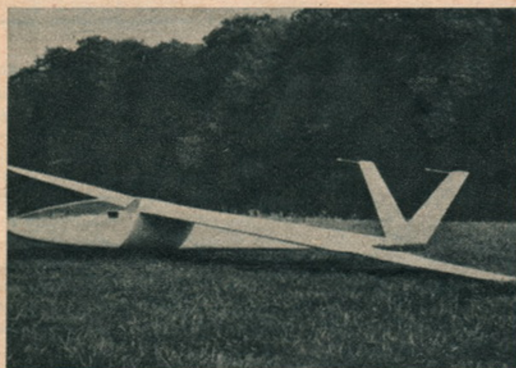
SKRZYDLATA POLSKA

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

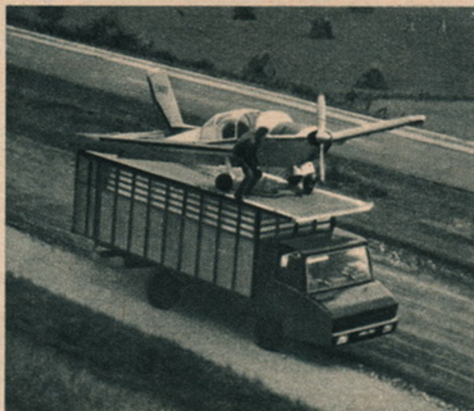
SZYBOWIEC WYCZYNOWY AN-66

Nowy 1-miejscowy szybowiec szwajcarski konstrukcji A. Neukoma. Skrzydła dzielone konstrukcji skorupowej (przekładkowej) z dźwigarem ze stopu lekkiego. Kadłub skorupowy (laminat i sklejka wzmocniona żywicą). Usterzenie z laminatu. Hamulce w skrzydłach oraz spadochron ogonowy. Rozpiętość — 18 m, długość — 7,7 m, pow. nośna — 14 m², wydłużenie — 23,2. Ciężar własny — 288 kG, całkowity max. — 400 kG. Doskonałość max. — 45 przy 96 km/h, min. opadanie — 0,5 m/s przy 75 km/h. Profil płata — Eppler 441. Próby w locie potwierdziły dane obliczeniowe.

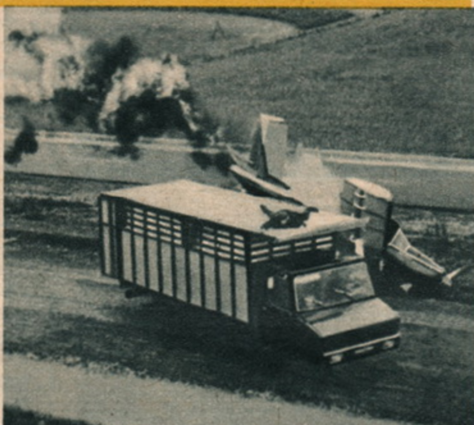




KRYMINAŁ



Po autostradzie mknie wielki samochód do przewozu krów. Ściga go samolot. Jeszcze moment i samolot ląduje na dachu samochodu. Kierowca skręcił nagle w bok strącając intruza. Samolot runął na ziemię, ale jego pilot zdążył wyskoczyć i utrzymać się na dachu samochodu. Niebawem meldował centrali: Pościg udany. Przestępcy zatrzymani! Bowiem pilotem był detektyw ścigający przestępców we francuskim kryminalnym filmie TV.



LOTNICTWO WOJSKOWE

▲ **FRANCUSKIE** siły lotnicze stacjonujące w NRF zostaną repatriowane do Francji w ciągu 1967 r. i częściowo zastąpione przez kanadyjskie jednostki lotnicze. Dwie bazy lotnicze — w Lahr i Bremgarten — zajęte przez wojska francuskie, oddane zostaną do dyspozycji władz NRF. Kanadyjskie jednostki lotnicze opuszczą Francję do 1 kwietnia br. Baza Lahr używana będzie przejściowo wspólnie przez oddziały francuskie i kanadyjskie.

▲ „**RADZIECKIE** rakiety strategiczne i atomowe okręty podwodne są potężnym środkiem, który powstrzymuje agresorów i który zniszczy ich, jeżeli rozpętają wojnę" — oświadczył wiceminister Obrony ZSRR gen. armii P. Baticki, w wywiadzie dla agencji TASS. Baticki, który jest naczelnym dowódcą wojsk obrony przeciwlotniczej, podkreślił, że wojska te mogą „pewnie osłonić" terytorium kraju przed środkami nieprzyjacielskiego ataku powietrznego". Generał wspominając o pomocy ZSRR dla DRW, zacytował opinię amerykańskiego czasopisma „New York Times Magazine", iż „radzieckie rakiety rozmieszczone wokół Hanoi są najbardziej skomplikowaną i najniebezpieczniejszą bronią, jaką kiedykolwiek stosowano przeciwko lotnictwu".

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

LINIE „Air France" osiągnęły w ub. r. dobre wyniki eksploatacyjne. Zysk przedsiębiorstwa zwiększył się do 2,1 mld franków wobec 1,8 mld w roku ubiegłym. W ub. r. przewieziono 4,5 mln pasażerów, czyli o 11,2% więcej niż w roku 1965.

SAMOLOTY czechosłowackich linii CSA przewiozły w ub. r. 1 350 000 pasażerów. Długość linii obsługiwanych przez CSA wynosi 130 tys. km, przy czym najdłuższy jest szlak Praha — Dżakarta (Indonezja).

RÓŻNE

● **Przemysł** lotniczy W. Brytanii zwiększył swą produkcję w ub. r. do 590 mln funtów, wobec 563 mln w roku 1965 i 514 mln w r. 1964. Brytyjski eksport sprzętu lotniczego wykazuje wzrost. W cenach bieżących wyniósł on w ub. r. 175—200 mln funtów, wobec 131 mln w r. 1965 i 87 mln w r. 1964. W sumie portfel zamówień brytyjskich firm sprzętu lotniczego zapewnia im zatrudnienie na 1,5—2 lat. Wielki kłopot sprawia Anglikom konkurencja amerykańska. Ostatnio nasilił się np. proces odpływu brytyjskich specjalistów lotniczych do pracy w USA. W roku 1965 wyemigrowało do USA 182 takich specjalistów, wobec 106 w roku 1964 i 80 w roku 1963.

● **„Mistrzowie akrobacji"** — taki tytuł nosi nowy radziecki film dokumentalny, nakręcony w czasie trwania ostatnich mistrzostw świata w akrobacji samolotowej, jakie odbyły się w Moskwie w ub. roku. Reżyserem filmu jest A. Daniłow, autorem zdjęć — A. Sarancew, konsultantami W. Naumkin i W. Szumiłow. Film został opracowany w Centralnym Studio Filmów Dokumentalnych w r. 1966.

WIATRAKOWIEC JEDNOMIEJSCOWY B-8 „GYROCOPTER"

1 — Zbiornik paliwa (22,75 l), 2 — wyważenie masowe, 3 — klapka wyważająca. Wirnik ze sklejki drewnianej z dźwigarem stalowym.

Rysunek przedstawia 1-miejscowy wiatrakowiec B-8M konstrukcji Igora Bensena. Wiatrakowiec ten jest produkowany od 1957 r. w postaci zestawu części do montażu amatorskiego. W chwili obecnej, to najtańszy statek latający świata. Jak dotąd nie było wypadku. Licencję pilota wiatrakowca może (np. w Anglii) uzyskać każdy pilot sportowy po 10-godzinnym kursie. Istnieje też od 1953 r. wersja bez silnika — wiroszybowiec B-8. Średnica wirnika — 6,1 m, długość — 3,43 m, szerokość — 1,67 m, wysokość — 1,84 m, ciężar własny — 112 kG, ładunek normalny — 91 kG (max. 136 kG). Prędkość startu — 32 km/h, prędkość max. — 129 km/h. Silnik — 72 lub 90 KM z przekładnią 1:10. Długość startu — 15 m, długość lądowania — 0 do 6,1 m. Czas trwania lotu — 1,5 h, zasięg — 160 km (max. 480 km).